4 25 1299

А. МИХЕЛЬСЕН

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА 1914–1918

ВОЕНИЗДАТ 1940

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

Der U-Bootskrieg

1914–1918

Von

Andreas Michelsen

Vizeadmiral a. D.

f. Zt. Befehlshaber der U-Boote

Verlag von K. F. Koehler in Leipzig 1925

425 1299

А. МИХЕЛЬСЕН

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА

1914—1918 гг.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР

Москва *1940* *Ленинград*

В книге Михельсена дан обстоятельный анализ подводной войны, проводимой Германией во время первой мировой империалистической войны 1914—1918 гг. Автору удалось сжато дать яркую и подробную характеристику всех периодов подводной борьбы. То обстоятельство, что Михельсен являлся сам активным ее участником, делает его труд особенно интересным.

Перевод подвергнут незначительному сокращению и предствляет почти полностью переложение оригинала.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
639689

Редактор Капитан-лейтенант *В. Чаликов.* Сдано в производство 29/V 1940 г.
Техн. редактор *П. Аксенов.* Подписано к печати 14/X 1940 г.
Корректор *К. Леонтьев.*

Формат бумаги 61×93. Каменской ф-ки. Г 157575.
Объем $8^5/_8$ печ. л. + 1 вклейка. Уч.-авт. л. 9,25 Изд. № 237.
В бум. листе 95000 знаков. Заказ № 336.

Цена книги 2 руб. 95 коп., переплета 1 руб. 50 коп.
Адрес изд-ва: Ленинград, Наб. Красного Флота, 38

2-я типография ОГИЗа РСФСР треста „Полиграфкнига“ „Печатный Двор“ им. А. М. Горького. Ленинград. Гатчинская, 26.

Отдел I

ПОДВОДНЫЙ ВОПРОС ДО МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Уже в периоде зачаточного состояния подводной лодки с этим новым родом оружия связывали какие-то несбыточные ожидания. Наибольшее распространение такой взгляд получил во Франции, где в среде морского офицерства под руководством адмирала Аубе появилось новое течение (jeune école), предсказывавшее лодке не более не менее как полный переворот в ведении морской войны (отмирание линейного флота и решение участи войны борьбой лодок против торговли противника). В настоящее время такие оптимистические взгляды были бы более понятны, чем в те времена, когда лодка представляла собой весьма неусовершенствованное боевое средство. В годы «Gymnote» (1886 г.) и «Gustav Zédé» (1890) не было даже подходящих двигателей и подводные суда были исключительно электрические — аккумуляторные с очень ограниченным радиусом действия. Под водой они были слепы, так как изобретение перископа приходится в последующую эпоху развития лодки. В середине 90-х годов удалось применить на лодках паровые машины и моторы с жидким топливом для надводного хода и зарядки аккумуляторов, тем самым значительно расширив район плавания. Лодки эти получили название ныряющих. Понятно, что теперь число сторонников подводного оружия заметно возросло, и мы видим, что на первых порах Америка, а за ней и Англия приступили к изучению и постройке новых судов. Тормозом быстрого развития лодки являлось несовершенство двигателей взрывного типа (1900), главным образом употребляемых на этих судах. Наличие взрывчатых газов от топлива, неумение удалять газы из батареи аккумуляторов и неудовлетворительная конструкция многих механизмов составляли вечную угрозу жизни лодки. Их многочисленные аварии, часто влекущие за собой гибель экипажа, также парализовали быстрое развитие этого нового оружия. Это одна из причин, почему Германия, выдержавшая впоследствии столь суровый экзамен подводной войны, позднее остальных обратила свое внимание на новый класс судов и к их постройке приступила лишь с 1904 г., после появления дизелей. Медленный темп строительства вполне объясняется изучением и опытами, неизбежными спутниками каждого нового начинания. Отчасти воздержание Германии в постройке лодок базировалось и на том, что мысль о всемирной войне и, в особенности войне про-

тив Англии, у нее отсутствовала, в противоположность последней, правительство которой считалось с неизбежностью вооруженного столкновения с экономически колоссально растущей Германией. Такой взгляд открыто высказывался также английскими офицерами при встречах с германскими моряками в заграничных плаваниях. Мы же придерживались мнения, что именно торговля и промышленность обеих великих наций смогут совместно мирно развиваться и найдут достаточно рынков сбыта, чтобы не мешать друг другу. Это убеждение, очевидно, также повлияло на судостроительную программу нашего отечества, создававшего флот лишь для оборонительных целей с весьма ограниченным числом лодок (1906—1909 гг.). Впервые в 1910 г. был выдан заказ на 8 лодок, а к началу мировой войны в рядах флота числилось всего 21 подводное судно, мало пригодное к боевым действиям. Факт этот свидетельствует, что мы были далеки от наступательных планов и мысли вести войну против торговли какого-либо противника.

Идея эта не гармонировала мышлению наших руководящих кругов, за исключением единичных членов правительства, настаивавших на расширении подводного флота в ущерб надводного. Основной целью этих представителей вероятнее всего было желание урезать кредиты и соблюсти экономию денежных средств за счет постройки больших кораблей и сокращения судостроительной программы. Насколько эти люди ошибались выявила война, доказавшая, что одни лодки без сильного надводного флота бесцельны, ибо при отсутствии последнего противник в кратчайший срок занял бы наши базы, прекратив этим и деятельность самих лодок. Лодка одна не может решить исход войны и от одного рода оружия нельзя требовать всеобъемлющих действий. К началу войны почти все великие державы располагали бóльшим числом лодок, чем мы, в качественном же отношении наши подводные суда стояли не ниже других, а по дизелям даже выше, начиная с «U19». Доказательством последнего служит война и успех германского подводного оружия, не превзойденный лодками иных наций, даже и англичан. Следует еще раз отметить, что, не готовясь и не ожидая мировой войны, Германия не стремилась к расширению нового оружия, и агитация в его пользу у нас не велась в противоположность нашим будущим врагам. Между тем идеи адмирала Аубе и его последователей новой школы стали прививаться за границей, на что указывало выступление в Англии известного адмирала и реформатора морской артиллерии сэра Перси Скотт, который в своей статье в «Таймс» от 16 июля 1914 г. доказывал правильность идеи использования лодок для подрыва торговли противника. В обширной статье от 14 мая 1914 г. лорд Фишер, бывший первый лорд Адмиралтейства, также признает целесообразность подводной войны против морской торговли; судя по его мемуарам 1919 г., он и в дальнейшем остался того же взгляда. Кроме этих лиц легко перечислить целый ряд других видных деятелей, не обманывавших себя лицемерными фразами о варварстве ведения такого образа войны и доказывавших правоту подводной войны.

Все сторонники и защитники подводной войны в один голос утверждают, что легко уязвимая и слабо вооруженная лодка ни в коем случае не должна при борьбе с пароходами их предварительно останавливать, заниматься осмотром и заботиться о спасении экипажа последних. Таковые действия противоречат самой природе лодки и допустимы лишь, как исключения. В будущую войну лодки станут вести борьбу именно так, как проводили ее германцы в конце мировой войны, — заявляют эти авторитеты. Если бы Вашингтонская конференция категорически запретила подводную торговую войну, может быть это и привело к положительным результатам в будущем, однако, принятые там полумеры, стесняющие действия лодок, будут конечно отброшены последними в ближайшую же войну. До 1914 г. каких-либо интернациональных постановлений, регулировавших и указывавших на способы действий лодок во время войны, не существовало; тем самым предоставлялось им воевать, согласно их природе и особенностям.

Единственное международное совещание об использовании лодок состоялось на Гаагской мирной конференции 31 мая 1899 г., где по инициативе России был поднят вопрос о полном уничтожении этого рода оружия. Представитель Германии поддержал предложение, поставив условием разоружение лодок всеми государствами (присоединились Россия, Италия, Япония и Дания). Америка и Австро-Венгрия отстаивали право использования подводных лодок по своему усмотрению; Франция и с ней четыре малых державы были категорически против проекта. Англия давала свое согласие лишь в том случае, если постановление будет принято всеми великими державами, что, однако, не состоялось. Поставленный на голосование вопрос дал следующий подсчет; за воспрещение подводной войны 4 державы; против 9, среди коих Америка, Франция и Австро-Венгрия и 3 государства воздержались от голосования (среди них Россия). В результате вопрос о лодках остался открытым. На заседании 5 июня 1899 г. немецкий представитель запросил председателя, должен ли он просить свое правительство о дополнительных инструкциях по затронутому вопросу, на что получил стрицательный ответ. Как на генеральном заседании, так и на 2-й конференции (1907 г.) разговор о лодках не поднимался более. Не отрицая факта существования лодок и не ограничив их способы действий, подводное оружие тем самым было признано легальным и могло быть использовано, например, для установления блокады и как деблокирующее средство. Методы, коими при этих операциях могли пользоваться лодки, естественно должны были отличаться от методов надводного флота, что было ясно и представителям держав на конференциях, иначе Россия не подняла бы подводного вопроса. Из всех протоколов конференции явствует также, что лодки следует расценивать, как всякие другие военные суда, и Англия грубо нарушила международное право, настояв во время войны на запрещении захода лодок в территориальные воды нейтральных стран. Когда на второй Гаагской конференции ставился вопрос о разнице между военными и вспомогательными кораблями, Англия первая дала точ-

ное определение, указав, что под боевым надо понимать всякое судно, снаряженное правительством, под военным флагом, назначенное для боевых действий против неприятеля и имеющее экипаж из военнослужащих. Под такую формулировку подходят вполне и подводные лодки. Всякие новые определения и постановления во время самой войны применительно к лодкам и способам их действия не могли нас касаться и будут, конечно, немедленно нарушены при следующем вооруженном столкновении держав с разнородными интересами. В конце концов нельзя закрывать глаза на то, что основная и главнейшая задача всякого воюющего государства — использовать все средства и возможности защиты и нападения для достижения конечной победы.

Любопытно отметить появление незадолго до начала войны летом 1914 г. в английском журнале «Strand Magazine» одной повести под заглавием «Danger! A story of Englands Peril», сюжетом коей была взята предполагаемая война между Англией и одним малым континентальным государством, обладавшим однако 16-ю подводными лодками. В развитии действий это слабое государство подрывает при помощи своих лодок торговлю противника и принуждает гордый Альбион к выгодному для себя миру. Намерения автора (Conan Doyle) ясны — обратить внимание общественного мнения Британии на возможную угрозу со стороны лодок. Нам важно отметить, что и со стороны литературы безоговорочно признавалась неограниченная война всеми средствами против морской торговли. Очевидно, в довоенный период англичане не сознавали полноту грозящей им опасности и, только испытав на себе тяжесть подводной войны, подняли целое море протестов, забывая, конечно, что их действия не отличались бы от наших при подходящей обстановке. Там, где им только представлялась возможность, например, в Мраморном море, у шведского и далматского побережий, лодки наших врагов топили без каких-либо предупреждений все транспорта, не исключая пассажирских и лазаретных. Но это, по их мнению, другое дело. Топили не «гунны», а, наоборот, «культурные расы» уничтожали «варваров», а что идет на пользу Англии, раз и навсегда справедливо и одобряется самим небом.

Мы, безусловно, признаем правоту действий лодок противника, но требуем также справедливости и по отношению к нашим лодкам.

Отдел II

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА И ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА

Применительно к заглавию, вспомним слова Трейчке: «Войска не могут сражаться без поставленной им определенной цели. Каждая война по природе своей радикальна и во многих случаях безволие и бесцельность политики непоправимы даже доблестью войск». Проследим теперь по порядку влияние политики на подводную войну 1914—1918 гг.

19 августа 1914 г. Германия, по предложению Америки, изъявила свое согласие придерживаться Лондонской декларации о неприменении каких-либо военных действий по отношению к мирному населению воюющих стран. Англия, однако, отвергла предложение и в своем «Order in council» от 20 августа 1914 г. объявила о распространении запрета на ввоз целого ряда товаров, предназначенных лицу, стоящему под контролем враждебного государства. Это означало не только отклонение от декларации, признанной ею в 1909 г. в Гааге, но таким актом устанавливалась голодная блокада Германии. Перечень запрещенных грузов охватывал все виды продовольствия и большую часть предметов первой необходимости, а лицом, стоявшим под контролем враждебного государства, естественно являлся каждый подданный вышеозначенной страны. Далее конфискации подлежали также и все грузы, направленные кружным путем через нейтральные страны в Германию. Наконец, верхом самоуправства было постановление о предоставлении права британским властям по своему усмотрению решать, направлен ли груз в Германию или в иное государство. Последнее решение окончательно обрекало нас, немцев, на голодную смерть и вместе с тем было неслыханным попранием прав нейтральных суверенных держав, лишавшихся зачастую своих товаров по милости Англии. Объяснения Англии, что *все меры направлены лишь против немецкого правительства*, взявшего на себя контроль над всеми продуктами питания, а не против мирного населения, не выдерживают критики, ибо контроль был введен лишь с 1915 г., как следствие голодной блокады. Бесспорно, поступки Великобритании представляли собой грубейшее нарушение международного права и прав человека, что доказывают также суждения из прошлых войн видных государственных деятелей и юристов, а также действия самой Англии во время русско-японской войны. Правительство Германии слишком мало использовало в целях агитации эти нарушения прав врагами, слабый же протест от 10 октября 1914 г. не достиг цели, между тем как 29 октября в следующем «Order in council» Англия вновь подтвердила все вышеупомянутые меры, правда, в несколько иной форме и с добавлением, что во всем остальном она будет придерживаться Лондонской декларации. За время войны она по своему желанию перекраивала список разрешенных и контрабандных грузов, преследуя всегда лишь одну цель — уморить голодом своего противника. То, что этот метод был ею заранее обдуман, доказывает быстрота решений, принятых Англией в установлении экономической блокады, и развертывание ее морских сил. К этому же плану надо причислить также объявление 2 октября 1914 г. запрещенной зоной южной части Северного моря, где британский флот выставил большое минное заграждение перед выходом из Канала в открытом море и дальнейшее объявление районом театра военных действий всего Северного моря (2 ноября 1914 г.). Оба последние постановления англичане оправдывали обнаружением мин в устьях рек Англии и гибелью от лодки парохода «Glitra». Как в том, так и другом случаях мы действовали

в рамках Лондонской декларации и в соответствии с международным правом.

По прошествии некоторого времени английская пресса стала открыто говорить о наличии блокады портов Германии британским флотом, хотя опять-таки по международному праву все принятые Англией меры блокадой ни в коем случае не могли считаться. Скрытая цель всех этих обсуждений сводилась к тому, чтобы заставить перенести торговые пути Северного моря к побережью Островного королевства в военный канал (war-channel) под полный надзор Англии. Система контроля все более уточнялась и расширялась, пока, наконец, она не была перенесена в самые порты нейтральных и союзных стран, что понятно оказалось наиболее радикальным и безопасным средством. Фактически блокады никогда не существовало, несмотря на заверения сэра Грея, сообщившего американскому послу нотой от 15 марта 1915 г. об установлении таковой и полного контроля над всеми морскими путями Германии; на самом же деле англичане отделывались всяческими постановлениями. Для полной блокады потребовалось бы блокирование нашего побережья, включая и Балтийское море, и кроме того должно было бы свести на-нет германскую экспортную торговлю, что им было не под силу.

Америка, неоднократно, в начале войны указывала Англии на отсутствие de jure и de facto блокады, вследствие чего британцы переменили свою тактику, обнародовав 5 января 1916 г. «Мероприятия по ликвидации морской торговли Германии». В этой белой книге говорится о переносе центра тяжести экономической войны в порты нейтральных стран, тщательно избегая слова «блокада». Такой прием, нанося громадный вред Германии, в значительной степени насиловал и нейтральные государства, которые должны были подчиняться воле Англии.

Возможно, что правящим умам Германии при их несколько ограниченном военно-морском кругозоре, было трудно усмотреть, как все английские морские операции преследовали одну цель — уничтожение Германии посредством подрыва ее торговли и голодной блокады. Можно еще принять во внимание, что все первоначальные действия англичан, как-то — заграждение обоих выходов Северного моря, охрана и контроль южной части канала, объявление Северного моря военной зоной, стратегическое развертывание флота на севере и произвольное толкование постановлений Лондонской конференции не были поняты нашим правительством, как последовательные шаги вполне определенного плана. Но зато совершенно непонятно, как наши руководящие органы не нашли нужным реагировать на вполне ясно высказанные решения целого ряда английских министров и не сопоставить их мысли с действиями, проводимыми в жизнь. Для краткости приведем лишь некоторые выдержки. В своей речи от 9 ноября 1914 г. английский морской министр разъяснил цель войны следующими словами: «Для Англии business as usual — торговля, как в мирное время, для Германии economic stringency — экономическое удушение». В сентябре 1914 г. министр Ренсимен, возражая голландскому парламен-

теру, хлопотавшему о смягчении экономических репрессий для Голландии, откровенно заявил, что Англия этого сделать не может, так как только такими мерами она добьется голодовки Германии. Казалось бы, такой язык был достаточно убедителен. Не вникая во все отдельные мероприятия Англии, одна быстрота и решительность, с которою она ввела контроль над всей торговлей нейтральных стран, должна была открыть нам глаза и помочь разгадать ее план войны. Почти непосредственно после объявления войны, вся внешняя торговля нейтральных стран была поставлена под контроль британских чиновников, далее Англия настояла на запрете вывоза каких-либо товаров из этих стран в Германию и даже ввоз из их собственных колоний был сильно ограничен. Такие крутые меры давали не менее ясную картину, как и слова английских государственных деятелей.

Германское правительство должно было понять, к чему все это клонилось и что при затянувшейся на годы войне нам неизбежно грозила голодная смерть. Если и были отдельные мечтатели, которые надеялись закончить войну коротким блестящим походом во Францию, то такие люди, очевидно, не были знакомы с военно-морской историей, или же они ее не понимали. По словам Тирпица, корень зла заключался в недооценке германским народом значения для него моря; то же следует сказать и про его политических руководителей.

В ответ на противозаконные меры Англии, в обязанность германской дипломатии ложилось не ограничиваться только малоценными бумажными протестами, но со своей стороны клеймить действия англичан, как нарушителей международного права и вести борьбу за восстановление этих прав. На способы и пути этой борьбы не было нужды указывать, не имея пока что достаточно сильного оружия в руках, а наиважнейшая задача состояла именно в оставлении за собой права свободы действий и в том, чтобы убедить весь мир, главным образом Америку, что не мы первые вышли из рамок узаконенного ведения войны.

Идея применения лодок против торговли противника, как действительная противомера голодной блокады, появилась впервые в недрах нашего действующего флота в среде подводников с ноября 1914 г. Она базировалась не на фантазии Конан Дойля, не на идеях Перси Скотта, лорда Фишера, адмирала Аубе и других; она выкристаллизировалась на основании опыта самих подводников, у которых сложилось убеждение о возможности успешно применить свое оружие против торговых судов на главных путях торговли вокруг Островного королевства. Отрицавший доселе эту возможность командующий флотом Открытого моря дал себя убедить доводами подводников и Адмирал-штаб также принципиально согласился, считая, однако, момент начала пока что преждевременным, ввиду недостаточного боевого опыта лодок и необходимости предварительно закончить их ремонт, прерванный началом войны. Кроме этого, армия, остановленная в своем движении по фландрскому побережью огнем судов противника, требовала в первую очередь помощи лодок. Наконец, из-за ограниченного количества

специальных торпед, было решено лодочные аппараты переделать под торпеды надводных судов, на что опять-таки требовалось время. Одновременно с идеями активного применения лодок военного руководства, с другой стороны стало выявляться и влияние политики Бетмана в использовании этого нового рода оружия. Канцлер опасался энергичным выступлением наших лодок вызвать Англию на еще более суровые меры против немецкой торговли, не сознавая, очевидно, того, что это было неизбежным развитием плана войны; он боялся также восстановить против Германии нейтральные державы — опасение, мало на чем основанное. Бетман даже не соглашался на предложение командования установить блокаду лодками побережья Франции, потому что таким актом, по его мнению, нарушалось снабжение Бельгии Америкой. Как известно, основная причина отрицания подводной торговой войны коренилась в продолжении Бетманом его довоенной примирительной политики по отношению к Англии и от такого взгляда он не мог отделаться до самого конца своего правления, хотя при объявлении войны вынужден был сам сознаться в крушении своей политики. В продолжение всей мировой войны борьба между политикой боязни раздражить Англию, с одной стороны, и насущной потребностью рационального использования лодок, с другой, приводила к каким-то полумерам, вредно отзывавшимся на деятельности и успехах наших лодок. Это одна из крупных причин, давших в итоге неудачу подводной войны.

В конце января 1915 г. Главному штабу удалось, несмотря на сопротивление канцлера, вырвать от высшего руководства разрешение на торговую подводную войну и 4 февраля 1915 г. в официальных правительственных газетах появилось следующее оповещение:

1. Воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая Английский канал, объявляются военной зоной. Всякое встреченное в них неприятельское торговое судно подлежит утоплению, причем жизнь и безопасность экипажа и пассажиров не может быть гарантирована по обстоятельствам военного времени.

2. Ввиду постоянного злоупотребления противником нейтральными флагами и неизбежности ошибок во время военных действий, не исключена возможность атак нейтральных судов, вместо неприятельских; поэтому все корабли невоюющих держав предупреждаются о том, что в объявленной зоне они подвергают себя вышеуказанной опасности.

3. Торговые пути, севернее Шотландских островов, восточная часть Северного моря и 30-мильная полоса вдоль голландского побережья безопасны для мореплавания.

Берлин, 4 февраля 1915 г.

Начальник Адмирал-штаба *ф. Поль.*

Из уважения к нейтральным странам был дан двухнедельный срок до начала торговой подводной войны,— решение безусловно нам невыгодное. Оповещение было разослано с приложенным к нему меморандумом, обстоятельно пояснявшим причины, вызвав-

шие Германию на такой шаг, но носившим вместе с этим и характер извинения за нарушение якобы прав нейтральных стран. Нам кажется, что оправдывать свои поступки противозаконными деяниями противника было нецелесообразно и лучшим аргументом послужило бы в данном случае указание на своеобразность подводного оружия. Это дало бы право тогда уже «итти на все», т. е. оградить лодки от всяческих формальностей при проведении ими торговой войны. Самым слабым местом оповещения был параграф о нейтральных судах. Его можно было расшифровать в том смысле, что германские лодки будут щадить корабли невоюющих стран, но, что при существующем злоупотреблении флагами со стороны англичан, они полностью это гарантировать не могут и возможны роковые ошибки. Таковое положение подвергало лодки ненужной опасности и с самого начала отвергало особые качества, свойственные лишь этому типу судов. Тогда-то и был, к сожалению, упущен момент для завоевания прав лодкам на использование ими своего оружия, согласно их особенностей.

Решение вопроса о начале торговой войны состоялось на заседании у канцлера в присутствии и с согласия министерства иностранных дел 2 февраля 1915 г., а 4-го того же месяца была получена санкция кайзера. В настоящее время мы вправе сомневаться в правильности вынесенного решения и последствия указывают, что тогда не отдавали себе ясного отчета ни о политическом значении предпринятого шага, ни о необходимых для его выполнения средствах. При обсуждении столь важного вопроса отсутствовал морской министр адмирал Тирпиц, на обязанности которого как раз и лежала подготовка нужных средств. Тирпиц также был сторонником торговой подводной войны, но войны в крупном масштабе, следовательно более позднего времени, а для начала он считал возможным лишь испытание наличных сил на более мелких операциях, хотя бы блокаде одной только Темзы. Признавая целесообразность решения начать подводную блокаду, как можно раньше, нельзя не отметить допущенной, с другой стороны, ошибки в отсутствии подсчета наличных сил, а вынос решения без привлечения к обсуждению важнейшего вопроса лиц, близко стоявших к этому делу, указывает на полную несогласованность в работе наших высших органов руководства. Лишь в последний год войны в морском ведомстве дошли до единой линии управления. Добиться того же в руководстве всеми военными операциями, притти к согласованным действиям армии, флота, министерства иностранных дел, промышленности и проч. мы так и не смогли до самого момента заключения мира. Любопытно знать, извлекли ли наши высшие инстанции пользу из уроков мировой войны. Надо признать, что многие затруднения, вытекавшие из-за недостатков организации, преодолевались усилиями и доброй волей к взаимному пониманию отдельных работников штабов и учреждений и ошибки не имели решающего влияния на исход войны. Целый ряд других более веских факторов привели страну к катастрофе и к проигрышу войны, но мы хотим учиться на ошибках, а поэтому мы должны вскрыть все недочеты, существовавшие в мировую

войну в организации нашего государственного строя. Это тем более важно, что и нынешняя организация управления армии и флота не соответствует предпосылкам войны, в которую против нашей воли нас могут вовлечь в любое время.

В действующем флоте постановление от 2 февраля 1915 г. об использовании лодок против торговли противника произвело самое благоприятное впечатление, однако, уже в ближайшем будущем должно было наступить жестокое разочарование по причинам, которые Главный штаб фактически мог бы предвидеть. Все нейтральные державы стали энергично протестовать, в особенности США, заявившие нотой от 12 февраля 1915 г. об ответственности Германии за нарушение нейтралитета по отношению к ним и категорически запрещавшими немцам какое-либо ограничение американской торговли; конечно, нотой не затрагивался вопрос о незаконной торговле Америки военным снаряжением. Запуганный канцлер, без ведома морского министерства, добился от кайзера отсрочки начала подводной войны и последняя могла теперь начаться лишь с особого приказания (15 февраля 1915 г.). Естественно, что при создавшихся обстоятельствах флот не мог взять на себя обязательств принудить Англию к заключению мира в недалеком будущем. 16 февраля была вручена американскому послу в Берлине весьма пространно изложенная ответная нота. В ней германское правительство доказывало свою правоту, но вместе с тем гарантировало неприкосновенность американских судов. В остальном нота настаивала, чтобы Америка оказала давление на Англию в восстановлении постановлений Лондонской декларации. Этот пагубный для нашей страны ответ заранее убивал все надежды на успех подводной войны, так как то, что нами гарантировалось Америке, мы принуждены были обещать в самом ближайшем будущем и остальным нейтральным державам, в особенности Италии, боясь ее перехода на сторону Антанты. Действительно, приказом от 19 февраля было велено щадить все американские и итальянские коммерческие суда, а 22 февраля в таком искалеченном виде началась подводная торговая война. Столь плачевный результат политики надо отнести к несогласованности решений адмирал-штаба с министерством иностранных дел. Морское руководство считало, что обнародованное 4 февраля постановление развязывало ему руки и что войну можно было развернуть в полном объеме с переносом ее и на морскую торговлю всех нейтральных стран, между тем как руководители политики оставили себе в этом решении лазейку, которой они в то время и воспользовались. Высшее морское командование, совершенно справедливо считая себя обманутым, энергично протестовало, но добилось лишь самых незначительных уступок со стороны правительства, как-то: расширения сферы действий лодок и на западное побережье Англии и отмены нейтральной зоны, где проходили торговые пути из Дании и Швеции в Англию.

Как следовало бы поступить нашему правительству в данном затруднении? Нам кажется, что наиболее правильным было бы, опираясь на свойства подводного оружия, любезно, но решительно

отклонить американские требования. В то время еще существовала германо-американская дружба, интересы Соединенных штатов не сплелись на почве займов и торговли так тесно с интересами Англии, как впоследствии, к голосам противников войны в парламенте и в правительстве (Bryan) пока что прислушивались и действия Англии тогда еще возбуждали порицание со стороны Америки. В тот период американский народ не дал бы Вильсону втолкнуть себя в общую бойню.

Бетман Гольвег, однако, пожертвовал самыми ценными свойствами подводных лодок, слепо надеясь уступками и при помощи Америки достигнуть своей заветной мечты — соглашения с Англией. Такая линия поведения канцлера весьма облегчалась ему уже известной нам формулировкой постановления от 4 февраля. Если бы Адмирал-штаб в то время настоял на определенном точном решении не делать разницы между торговыми судами противника и нейтральными, Бетману вряд ли удалось последующее отступление.

К чести американского правительства будь сказано, что оно, согласно наших настояний, вручило как Германии, так и Англии ноту от 22 февраля 1915 г. с предложением впредь вести подводную войну по призовому праву и взамен этого снять запрещение для ввоза продовольствия и предметов первой необходимости в Германию. Наше правительство безоговорочно пошло на соглашение (ответ 28 февраля), британское же отклонило его письмом от 13 марта 1915 г. В нем оно, не вдаваясь в обсуждение предложения, ограничилось перечислением «немецких зверств» с самого начала войны, тем самым мотивируя необходимость голодной блокады. По мнению же англичан, таковая мера вполне соответствовала германскому понятию о праве и менее задевала интересы нейтральных стран, чем подводная война. Как видим, английская ответная нота была не только насыщена лживыми данными, но она форменным образом перевернула все факты на изнанку, а истинная цель ее заключалась в маскировке плана войны — измор Германии голодной блокадой. Нам важно здесь еще отметить, что посредничество Америки Германией было с благодарностью принято, Англией же отвергнуто, как и все прочие попытки такого рода. Мы не хотим сомневаться в доброй воле американского правительства, но характерно то обстоятельство, что Соединенные штаты удовлетворялись отписками и самыми ничтожными уступками, вместе с тем, как в основном вопросе о блокаде Англия не уступала ни на шаг, лишь заостряя и усиливая с течением времени меры к измору Германии. Перечислять все изданные с этой целью «Orders in council» нет надобности, дабы не загромождать книгу, рассчитанную на широкую публику; отметим лишь, что в конце концов не оставалось ни одного предмета торговли, свободного от запрета. Система контроля также не ограничилась осмотром кораблей нейтральных стран в английских контрольных портах, но распространилась далее и на все порты тех же нейтральных стран, куда назначались особые комиссары, либо же обязанность осмотра поручалась торговым обществам под английским

наблюдением. Поражает инертность, с какой все невоевавшие страны относились к столь грубому нарушению своих прав. Дело дошло до того, что занесенные за торговлю с Германией на черную доску фирмы бойкотировались всеми остальными.

Тем временем подводная торговая война влачила свое жалкое существование. Ввиду чувствительных потерь лодок, 2 апреля 1915 г. от кайзера вышло запрещение подводным лодкам всплывать для установления национальности торговых судов. Приказ, однако, совершенно не освещал вопроса, каким образом при новых обстоятельствах отличать и не трогать нейтральных купцов, не понижая в то же время успешности своей работы. В связи с потоплением в апреле голландского парохода «Катвик» и созданным по этому поводу нейтральными странами шумом, было послано извинение, а лодкам предписано щадить все нейтральные суда; подтверждение приказа последовало 29 апреля после случая с пароходом «Небраска». Как оказалось, все эти ограничительные приказания исходили непосредственно от ставки по настоянию Бетмана, без ведома и согласия морского командования. Посмотрим, к чему должно было привести исполнение последних распоряжений? Оно означало полный подрыв деятельности лодок против торговли противника. Согласно первого приказа, осмотр кораблей лодки не должны были делать, да и фактически не могли, ввиду частичного вооружения купцов, с другой стороны, нейтральный флаг был неприкосновенен и лишь в исключительных случаях, при безошибочном опознании типа судов противника, лодки могли рисковать атакой. Руководитель нашей внешней политики все откровенней добивался своей цели, поддержанный большинством германских дипломатов за границей, в частности графом Бернсторфом в Вашингтоне и целым рядом высокопоставленных лиц министерств и кабинетов. Даже сам начальник генерального штаба Фалькенгайн держал линию Бетмана, имея, правда, на то довольно веские основания, а именно боязнь военного вмешательства нейтральных держав. В действительности, однако, надежды канцлера не оправдались. Своей уступчивой политикой он лишь свел на-нет весь ожидаемый эффект подводной войны, между тем как число неизбежных инцидентов с нейтральными и прочими судами не только не уменьшилось, а наоборот все возрастало. Мы не в состоянии перечислять все ограничительные приказы подводным лодкам, сыпавшиеся как из рога изобилия (напр. для Северного моря их было 146). Приказов было такое множество, что сами командиры лодок путались в хаосе бумаг и распоряжений. Ограничимся задачей осветить лишь основные моменты переломов подводной войны.

7 мая у южного побережья Ирландии был утоплен подводной лодкой «U20» английский океанский пассажирский пароход «Лузитания». В данном случае командир лодки поступил по всем правилам, так как судно было неприятельское, находилось в запрещенной зоне и, кроме всего, числилось в списках вспомогательных крейсеров адмиралтейства и, как таковое, несомненно подлежало атаке лодки. Известно также, что германский посол в Вашингтоне,

еще задолго до выхода «Лузитании» из Нью-Йоркской гавани, предупреждал американцев о грозящей их жизни опасности при переездах на судах Антанты через запрещенные зоны. На «Лузитании» погибло 1200 человек, из коих 100 граждан США. Хотя столь быстрая гибель парохода, повлекшая за собой огромное количество жертв, должна быть отнесена к его неудачной конструкции, неудовлетворительности спасательных средств и т. п. и, кроме того, к тому обстоятельству, что одновременно с 2000 человек пассажиров перевозился груз военного снаряжения и взрывчатых веществ,[1] английской прессе удалось поднять бурю негодования в Америке, воспользоваться этой катастрофой, как средством травли Германии и убедить общественное мнение в том, что гибель этого английского парохода затрагивает права и интересы американских граждан. Такая подтасовка фактов дала возможность скрыть грубую ошибку, допущенную англичанами, пустившими без охраны столь ценный корабль. Правительство Соединенных штатов с готовностью пошло навстречу Англии и 15 мая Германии была вручена нота протеста с требованием возмещения убытков и гарантии неповторения таковых случаев в будущем. Нота базировалась на чрезвычайно странном понятии американского правительства, что война ни в какой мере не должна служить препятствием свободному и безопасному передвижению американских граждан по всем морским путям. Нам кажется странным, что это требование не распространялось также на свободу передвижения и на сухопутном театре войны, тогда по крайней мере получилась бы цельная картина.

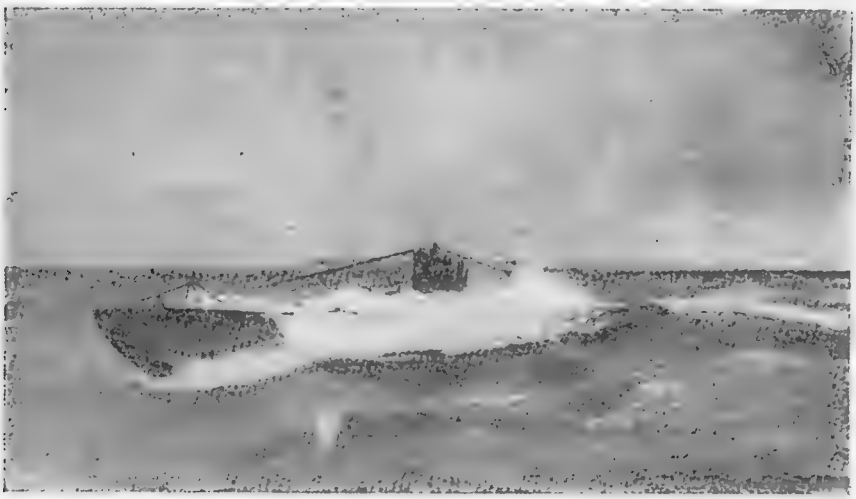
В своем ответе от 28 мая правительство Бетмана указало на недопустимость всплытия лодок для осмотра кораблей противника, ввиду того что всем им дана инструкция топить лодки, а за уничтожение таковых выдаются правительственные премии. Как это обстоятельство, так и злоупотребление нейтральными флагами вынуждают лодки к скрытым атакам. Далее обращалось внимание на вооружение «Лузитании», на несовместимость по американским законам одновременной перевозки пассажиров и военного груза и, что, в интересах своих вооруженных сил, Германия должна была принять все меры к уничтожению последнего. Затем нота указывала, что перечисленные обстоятельства дают Германии право воздержаться от окончательного ответа, тем более, что, повидимому, основной причиной гибели стольких жертв послужил взрывчатый груз утопленного корабля. Вместо того, чтобы встать на принципиальную точку зрения и защитить права подводной войны, нота наша упирала на всякие побочные факторы, доказательств коих мы тогда еще не могли дать, и была 10 июня 1915 г. просто-напросто отвергнута Соединенными штатами. Америка заявила, что информация наша относительно военного снаряжения не соответствует истине, что, впрочем, этот вопрос при рассмотрении правоты германских деяний не играет существенной роли; что «Лузитания» в первую очередь была пассажирским пароходом и

[1] Доказано судебным следствием три года спустя катастрофы.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

права путешествующих американцев должны быть уважаемы всеми во время войны даже и в запрещенных зонах на судах союзников, если эти корабли не прибегают к сопротивлению. Далее, что при задержании нейтральных судов потопление их разрешается лишь после установления осмотром военной контрабанды.

Не дождавшись результата нашего предварительного ответа от 28 мая, канцлер видимо сразу же решил пойти на уступки в основном вопросе и добился у кайзера, несмотря на протест морского командования, неприкосновенности всех больших пассажирских судов противника (приказ № 24 от 5 июня 1915 г.). Этим актом наносился второй непоправимый удар принципам подводной войны, тем более тяжелый, что как раз этот тип судов значился в списках вспомогательных крейсеров и употреблялся главным об-



Подводная лодка типа UB3.

разом для быстрой переброски войск и ценного военного снаряжения. Статс-секретарь по морским делам адмирал Тирпиц и начальник Адмирал-штаба Бахман, с мнением которых канцлер не пожелал считаться, при решении этого вопроса подали в отставку; последняя, однако, не была принята кайзером.

Узнав требование американской ноты от 10 июня о полной гарантии свободы передвижения граждан этой страны, Бетман оказался в приятном положении обещать и это; неприкосновенность распространялась, таким образом, как на пассажирские нейтральные, так и вражеские суда, с условием, что последние будут плавать под американским государственным флагом и не будут возить контрабандные грузы. Как и следовало ожидать, наша любезность не встретила взаимности и правительство Соединенных штатов выразилось в том духе, что оно «жестоко разочаровано» в нежелании Германии распространить «принципы человечности» на все без исключения торговые нейтральные суда, что поступки Анг-

лии, на которые мы ссылались, в настоящее время не играют никакой роли и бросило нам справедливый укор, что право мщения, на которое мы опираемся, как раз доказывает неправоту наших деяний. Правительство Соединенных штатов заявило, что оно будет рассматривать всякое нарушение прав американских граждан, как преднамеренное недружелюбное отношение к себе. Приведенной нотой пока что закончилась дипломатическая переписка по поводу инцидента с «Лузитанией». Пожалуй, излишне даже указывать, как в последней ноте заботливо оберегались права американцев и подданных других стран, забывая и оставляя на произвол судьбы все мирное население Германии. Наиболее ценным выводом для нас является то, что американский ответ явно показал, насколько неправильно было характеризовать подводную войну, как средство мщения, вместо того, чтобы базироваться на природе и свойствах подводного оружия. Мы тем самым не только вредили своим интересам, но и вредно повлияли на будущность подводного оружия. Результатом признания требований Америки и неясности отданных лодкам приказаний произошло вскоре новое недоразумение. Командиры подводных лодок фактически не были в состоянии различать все пассажирские пароходы от грузовых, и 19 августа 1915 года был утоплен «U24» пассажирский пароход «Арабик». Судно это видимо имело намерение таранить лодку в то время, как та была занята уничтожением другого транспорта. Лодка не смогла своевременно распознать тип корабля, да кроме того имела все основания считать действия «Арабика» неприязненными.[1] Получилось так, что из числа восьми погибших пассажиров было 3 американца. Все переговоры, связанные с последним инцидентом, велись между послами графом Бернсторф и Джерардом, вследствие чего эта переписка осталась неопубликованной. Как обычно, переговоры привели к дальнейшему приказу о неприкосновенности и всех малых пассажирских судов (приказы №№ 27 и 29). Германский посланник в Вашингтоне со своей стороны тоже осуждал действия командира лодки и выставил его виновником перед американским правительством, что в корне противоречило военным интересам, а также справедливости.

Весьма показательной характеристикой отсутствия единой линии политического и военного руководства могут служить последовавшие после потопления «Арабика» события в ставке. Заинтересованные в исходе этого случая лица высшего морского командования вернулись из ставки в Плессе с заверением кайзера не поступаться далее принципами подводной войны и с запрещением графу Бернсторфу предоставлений каких-либо уступок Америке (26 августа), но, по возвращении в Берлин, они были оповещены министерством иностранных дел о состоявшейся отправке в Вашингтон извинительной телеграммы с согласием на все требования (27 августа). Оказалось, что за их отсутствие канцлер сумел достичь прямо противоположного решения.[2] Адмирал Тирпиц

[1] Данные официального расследования, переданные американскому послу. „Nordd. Allgem. Ztg." № 252 от 11 сентября 1915 г.

[2] См. **Тирпиц.** Воспоминания.

и Бахман подали вторичное прошение об освобождении их от занимаемых должностей, что на этот раз было принято с переводом начальника Адмирал-штаба на восточный Балтийский театр. Бетман достиг полной победы, отстранив адмирала Тирпица от влияния на внешнюю политику. В этой нечестной и несчастной игре замешан также начальник морского кабинета адмирал Мюллер. Преемником Тирпица сделался более мягкий и податливый адмирал Хольцендорф. Командующий флотом адмирал Поль также просился в отставку, сознавая, что при создавшейся обстановке он не сможет вести подводной войны, но к сожалению дал себя убедить Мюллеру на том основании, что ему, мол, политическая обстановка мало известна и поэтому судить о правильности принятого решения не приходится, и остался на своем посту.

Подводная война, как того и добивалась дипломатия, была фактически сведена на-нет. Нейтральные суда не могли и не должны были подвергаться нападению, все неприятельские пассажирские тоже, объектами атак оставались только грузовые корабли противника, рыболовные суда и прибрежный каботаж. Наиболее правильным решением при создавшейся обстановке было бы полное приостановление подводной войны как безрезультатной, но это опять-таки не соответствовало планам канцлера, слишком боязливого во внешней политике, но желавшего казаться германскому народу твердым и решительным. По его же поручению статс-секретарь Ягов выступил 15 августа в рейхстаге с заверением, что в проведении подводной войны правительство ничем не поступится и не поддастся настояниям Америки; и это в то время, когда на самом деле канцлер давно решил итти на все уступки. Наблюдая почти полную бесплодность борьбы лодок, не исключавшую вместе с тем возможность новых неприятных «инцидентов», заставлявших жить как на вулкане, по выражению самого канцлера, ставка приостановила 18 сентября войну в районах к западу от Англии и в Канале, а в Северном море лодкам предписывалось воевать лишь по призовому праву (приказ № 31). Основанием такого распоряжения, очевидно, послужила гибель американского парохода «Гесперианн». При создавшемся положении командованию флотом не оставалось другого исхода, как окончательно приостановить подводную торговую войну и использовать лодки исключительно против военных судов противника. Надо предполагать, что эти меры должны были также послужить некоторым давлением на наше политическое руководство. Решение командующего, к которому вскоре присоединилось и Командование фландрской группы лодок, за исключением использования подводных заградителей, подвергалось впоследствии критике, указывавшей на то, что война, хотя бы и по призовому праву, все же могла принести кое-какую пользу и что возможно в этот период был бы уничтожен как раз тот тоннаж, который в дальнейшем ходе войны спас положение Антанты. Такая критика нам кажется необоснованной, ибо риск для лодок при продолжении войны в предложенном политическим руководством виде, совершенно не соответствовал успехам, тем более, что противнику предоставлялась теперь

возможность значительно усилить охрану на Северном море. Бесчеловечное убийство всего личного состава «U27» (кап.-лейт. Вегенер) английским судном-ловушкой (Баралонг) 19 августа 1915 г. ясно доказало всю нелепость ведения войны по призовому праву, а также и жестокость нашего противника.

Подводная война, прекратив свое существование на северных театрах, в Средиземном море продолжалась почти без помех, так как риск утопить здесь какого-нибудь американского биржевика или поставщика контрабанды был не велик. Однако и здесь с декабря 1915 г. вышел запрет на уничтожение пассажирских пароходов.

Торжество прессы наших врагов, казалось, должно было обратить на себя внимание наших руководящих органов и поспешить с исправлением допущенных ошибок, но, несмотря на энергичные настаивания флота, никаких шагов в этой области не предпринималось.

Только после вступления в войну Болгарии, потеряв надежду на быстрое окончание борьбы на сухопутном фронте, армейское командование также перешло на сторону морского ведомства и стало совместно с ним добиваться снятия всех ограничений подводной войны (начальник генерального штаба Фалькенгайн и военный министр Хоенборн).

В конце 1915 г. и начале 1916 г. состоялся ряд весьма серьезных заседаний в военном министерстве, на которых представители флота высказывали предположение, что при полной свободе действий подводных лодок им удастся блокадой Англии принудить последнюю через 6 месяцев к миру.

Сознавая, что по своему состоянию Германия должна добиться победы до конца 1916 г. и усматривая в подводном оружии могучее средство достичь этой победы, Фалькенгайн стал сторонником неограниченной подводной войны. Начало таковой было определено на 1 февраля 1916 г., однако, ввиду разногласий с политиками, указанный срок стали оттягивать, перенося его сперва на 1 марта, затем 1 апреля и, наконец, на неопределенное время. Канцлеру делались представления как устно, так и в письменном виде со стороны Адмирал-штаба и министерства с обоснованными цифрами относительно подводной войны. Опыт войны давал надежду на ежемесячное уничтожение 631 640 *т* торгового тоннажа противников при условии немедленного начала боевых действий. При представлении второго меморандума (от 12 февраля 1916 г.) были собраны мнения многих видных экспертов экономистов, знакомых с экономическим состоянием Англии; они также признавали возможность полного успеха при незамедлительном начале торговой блокады этой страны.

В ожидании разрешения этой проблемы Адмирал-штаб, чтобы не терять даром времени, стал добиваться права неограниченной войны, хотя бы только против всех вооруженных кораблей. Полученное на это согласие кайзера 29 января 1916 г. через несколько дней было вновь урезано разными ограничениями, и в результате приказами по флоту Открытого моря и Фландрской группы (от 11

и 24 марта за №№ 41 и 43) разрешалось топить без предупреждения лишь вооруженные грузовые транспорты в запрещенных зонах, а пассажирские даже при наличии вооружения ни в коем случае не подлежали атакам, — как видим совершенно невыполнимые распоряжения, отданные лишь для того, чтобы подводная война не заглохла бы вовсе.

На новом совместном заседании командования армии, флота и канцлера по вопросу о неограниченной подводной войне (4-го марта), последний вновь высказался против, а Фалькенгайн за. Приведенные канцлером опасения относительно выступления Америки дали повод начальнику Адмирал-штаба внести предложение до открытия неограниченной борьбы лодок обработать в желательном для нас направлении общественное мнение Америки. Независимо от того, что такое предприятие было весьма затруднительно, вернее вообще невыполнимо, оно вело к значительной отсрочке начала решительных действий, в то время как весна, в крайнем случае лето 1916 г., были самым благоприятным моментом начала неограниченной торговой войны. К сожалению, момент этот был упущен, так как в дальнейшем усилился продовольственный кризис, пошатнулось внутриполитическое положение, о чем стало известно и нашим врагам, имевшим к тому еще достаточно времени усилить противолодочную оборону и вообще вся обстановка складывалась неблагоприятно для нас. Поэтому было непростительным легкомыслием переносить назначенный Адмирал-штабом 5 января 1916 г. шестимесячный срок войны на 1917 г. Правда и в 1917 г. наши лодки довольно легко достигли указанной выше месячной нормы в 631 640 *т*, но те же потери 1916 г. дали бы в корне различный результат с таковыми 1917 г., а кроме всего прочего опасно было давать в руки нашим отечественным демагогам столь сильное агитационное средство, каким оказалось невыполненное обещание.

Адмирал Тирпиц, получив отказ на свое особое ходатайство у начальника морского кабинета адмирала Мюллера о присутствии на решающем заседании 4 марта 1916 г., подал рапорт о болезни и, согласно высочайшего повеления, был уволен в отставку 17 марта. Это достойное сожаления событие нанесло нашему престижу за границей непоправимый вред, на что ясно указывали ликование и злорадство вражеской прессы. Можно только удивляться, как наш верховный вождь согласился променять Тирпица, которого он, безусловно, ставил выше Бетмана, на последнего. Журналы и газеты противника отзывались хвалебно о канцлере и унижали, как только могли, адмирала, и казалось бы естественным, что действия, желательные врагам, были вредны нашим интересам. Есть основания думать, что последнее прискорбное событие свершилось под давлением внутренней политической обстановки.

Исследуя вопрос о вероятности выступления Америки весной 1916 г., если бы Германия тогда начала неограниченную подводную борьбу, мы приходим к отрицательному ответу, но даже и при риске военного столкновения с США, наше правительство

должно было итти на него, так как только успех подводной войны давал последний крупный шанс на победу. Несмотря на весьма двусмысленную политику Вильсона и частичную подготовку страны к переходу на военное положение, парламент и общественное мнение не были еще достаточно подготовлены к вступлению в войну (весна 1916 г.). Вспомним, как 10 января 1916 г. Лансинг предлагал Антанте разоружение всех торговых судов, считая наличие пушек на такого рода судах недопустимым, ввиду того что артиллерия могла быть использована не только в целях обороны, но и наступления; по его же мнению, немцы тогда имели бы возможность соблюдать войну по призовому праву. В феврале того же года группа членов парламента обвинила Вильсона в несправедливом отношении к Германии в двадцати случаях (открытое письмо сенатора Стона). В то же время обе палаты конгресса предложили правительству опубликовать предостережение американским гражданам пользоваться вооруженными торговыми судами. Хотя эта резолюция, во избежание конфликта с правительством, была задержана и попала в архив, не увидав света, она интересна как выразитель мнения конгресса и показывает, что воинственная политика Вильсона не имела тогда еще достаточного числа последователей. Президент был даже вынужден послать Англии ноту протеста (28 июля 1916 г.) при введении ею так называемых «черных списков» и указать на недопустимость нарушения всяческих постановлений и международного права.

Несмотря на все благоприятные нам признаки, боязнь Америки и дружелюбное отношение канцлера к Великобритании взяли в нашем отечестве верх над суровой необходимостью самозащиты, и мы упустили последний шанс спасения Германской империи.

Приказ с разрешением беспощадной борьбы с вооруженными грузовыми судами внес некоторое оживление в подводную деятельность и, несмотря на тяжелые условия, лодки стали вновь приносить пользу, хотя большая часть судов пропускалась ими, согласно приказа беспрепятственно. Легко себе представить переживаемые чувства командиров-подводников, сознававших свое вынужденное бессилие и подчинявшихся распоряжениям, от которых рано или поздно каждый из них вместе с вверенной лодкой должен был пострадать. Неясность последних распоряжений вскоре вновь привела (24 марта 1916 г.) к так старательно избегаемому канцлером «инциденту» — потоплению в Канале французского парохода «Суссекс». Большое число людей на верхней палубе в военной форме привело командира лодки к убеждению, что он видит перед собой воинский транспорт, на самом же деле это оказался пассажирский пароход, в числе пассажиров коего оказались и воинские чины. Как и следовало ожидать, среди 80 погибших нашлось и несколько человек американцев. По этому поводу немедленно последовал запрос со стороны американского посла в Берлине и, как только следствием была установлена истинная причина гибели корабля, правительство США передало 20 апреля 1916 г. Германии прямо-таки уничтожающую ноту. В ней указывалось на абсолютную неудовлетворительность немецкого

ответа от 10 апреля, на недопустимость дальнейших нарушений Германией международных прав и принципов гуманности и кончалась она угрозой разрыва дипломатических сношений, в случае повторения аналогичных беззаконных поступков. В воззвании к конгрессу 22 апреля Вильсон мотивировал свои действия защитой прав нейтральных стран и всего человечества, за исключением германского народа, добавим мы. Когда он высказал надежду, что Германия впредь приложит все усилия избегнуть конфликта с Америкой, члены парламента выразили свое одобрение громкими аплодисментами, что безусловно являлось признаком миролюбивого настроения, господствовавшего тогда еще в конгрессе.

Разумеется, наш канцлер принял все зависящие от него меры к ограждению судов противника от какой-либо серьезной опасности со стороны лодок и 24 апреля подводным соединениям как флота, так и Фландрии, было велено с этого дня соблюдать призовое право (приказ № 46). Оба заинтересованные командующие после получения приказа прекратили вовсе подводную войну против торговли. Этот самостоятельный акт, совершенный как знак протеста и давления на правительство, нашел свое подтверждение со стороны кайзера 30 июня; вместе с тем было отдано распоряжение использовать лодки по чисто военным целям. Средиземного моря последняя перемена не коснулась и подводная война там продолжалась тем же порядком, как и раньше. Следствием нашего отступления в деле «Суссекса» был уход в отставку генерала Фалькенгайна, предложившего на заседании, как единственный ответ Америке — неограниченную подводную войну. Командир подводной лодки подвергся взысканию непосредственно от государя (вернее от Мюллера), так как все его непосредственные и прямые начальники отказались от такого действия; с военной точки зрения наказание было конечно большой несправедливостью, тем более что всем командирам было гарантировано заступничество правительства при подобных ошибках. 4 мая 1916 г. германское правительство уведомило американское, что отныне морская война будет вестись согласно международным правилам посредством остановок и осмотра торговых судов и последние не будут топиться без предупреждения. Одновременно оно повторяло, что такой способ ведения войны был вызван бесчеловечным отношением Англии к мирному населению Германии и высказало надежду, что Соединенные Штаты повлияют также на мероприятия Великобритании; в случае, если Америке не удастся склонить Англию к уважению международного права, Германия оставляла за собой свободу изменения своих действий. На это последовал 10 мая краткий ответ, что уважение прав американских граждан со стороны Германии ни в какой мере не может зависеть от поведения и деяний других стран.

Таким образом всяческое воздействие на Англию в благоприятном для нас смысле было резко отклонено, и ожидаемая канцлером выгода от его уступки стала вновь химерой. Вильсон добился полной дипломатической победы, тем самым утвердив свой престиж в глазах конгресса.

В течение всего лета 1916 г., примерно пять месяцев, подводная торговая война отсутствовала полностью у флота Открытого моря и несколько меньше во Фландрской группе. Все старания Адмирал-штаба вернуться вновь к войне по призовому праву на Северном театре встречало резкий отпор со стороны командующего флотом, который таким поведением надеялся добиться разрешения на неограниченную войну. Отрицательное отношение командующего флотом вполне отвечало также взглядам подводников и было в принципе правильным, так как достигло в конце концов желательных результатов. С другой стороны, конечно, нельзя не сожалеть об уменьшении потерь тоннажа противника, по примерному подсчету за 5 месяцев около 1,5 миллионов тонн. Различные другие компромиссные предложения со стороны Адмирал-штаба, как-то: тесная подводная блокада Англии, неограниченная подводная война в Канале против военных транспортов обсуждались на заседаниях 30 июня и 6 августа 1916 г., но каждый раз встречали отклонение со стороны канцлера и присоединившегося к его мнению нового начальника генерального штаба, также опасавшегося выступления Америки.

Результаты применения лодок с чисто военными заданиями оказались по сравнению с результатами торговой войны минимальными при громадной трате сил и времени. Для совместных действий с флотом лодки не обладали достаточной скоростью, а потому несли позиционную и разведывательную службу, не принося реальной пользы.

29 августа 1916 г. в ставке произошли крупные перемены и верховное командование перешло в руки Гинденбурга и Людендорфа. По мнению Людендорфа, помощь флота армии могла осуществиться лишь подрывом лодками торговли как Англии, так и нейтральных стран, и он смотрел на неограниченную подводную войну не только, как на неизбежную необходимость, но и как на полное право подводного оружия. Вопреки такому взгляду все же на заседании 3 сентября 1916 г., созванном по вопросам подводной войны, не удалось сломить упорство канцлера, убедить которого Людендорф пытался уже в беседе 30 августа. На заключительном заседании канцлер выдвинул такие аргументы, как угроза войны со стороны Голландии и Дании, и командованию, не имея свободных войск, пришлось подчиниться его запрещению, хотя оно всеми силами поддерживало мнение начальника Морского генерального штаба в противовес канцлеру, Ягову и Гельферихy. Под самый конец заседание все же пришло к заключению, что неограниченная подводная война неизбежна в будущем, а пока что вопрос о ней откладывался из-за того, что военному министру необходимо было выждать некоторый период времени из-за Румынии, а канцлеру понадобилось опросить не только союзные державы, но и парламент. Несмотря на новую отсрочку насущных вопросов подводной войны, положительным моментом постановления заседания являлось предоставление канцлером права выбора подходящего момента начала торговой войны генерал-фельдмаршалу Гинденбургу. Как и следовало ожидать, армейское

и морское командования быстро договорились о необходимости немедленного начала неограниченной подводной войны, но в решительный момент канцлер вновь заколебался, несмотря даже на то, что большинство рейхстага, в доверии которого он так нуждался, было за положительное решение вопроса. Бетман горько сетовал на «опасную агитацию», которую, по его мнению, вел Адмирал-штаб, распространив в печати материал «Экономика Англии и подводная война» (от 12 февраля 1916 г.) и требовал запрещения цензурой распространения этих данных в прессе, что ему, однако, не удалось. Линия его поведения совершенно непонятна, после того как он сам же дал принципиальное согласие на войну на заседании в Плессе. Очевидно, он жил надеждой на посредничество Америки, что было невероятно после последней враждебной ноты, или быть может он надеялся на благоприятный результат подготавливаемого Австрией (граф Буриан от 12 декабря 1916 г.) мирного предложения.

В свое время долго и пространно обсуждался вопрос, не задело ли это непосредственное мирное предложение центральных держав самолюбия Вильсона, которого мы еще в сентябре того же года просили быть посредником мира и прекратившего после него свои старания в этой области. Нам кажется, что истинная причина отстранения Вильсона от такой щекотливой миссии лежала главным образом в нежелании после президентских перевыборов итти против большинства крупных промышленников и финансистов своей страны, интересы коих были к тому времени тесно связаны с таковыми Антанты и усматривавших выгоду от продолжения войны. Лишь 19 декабря Вильсон поднял вопрос о прекращении военных действий, на который получил ответ Антанты 12 января 1917 г., со следующими требованиями: возвращение Франции Эльзаса и Лотарингии, расчленение Дунайской монархии, очищение европейской части Турции и, как первейшее условие, отстранение центральных держав от участия в мирных переговорах. При таких условиях даже Вильсон ничего не смог далее предпринять и его запоздалый шаг не имел успеха. Таким же решительным образом было отклонено и мирное предложение тройственного союза (30 декабря 1916 г.). Центральные державы этим предложением только сами себе напортили, вместе с тем усилив волю к победе противника.

За последний период времени подводная война получила некоторое оживление требованием военного министерства подорвать доставку военного снаряжения в Россию, идущего через Мурманск. Туда было послано несколько лодок (приказ № 53 от 15 сентября 1916 г.), отлично выполнивших свое задание. С другой стороны, по дипломатическим соображениям было указано на главном театре пропускать все испанские торговые суда. Вообще же на Северном театре торговая война прозябала согласно призового права и часть лодок была откомандирована в Средиземное море, где в то время наблюдалось большое оживление торговой деятельности противника. У берегов Англии лодки попрежнему соблюдали всемерную осторожность и остерегались нападать даже

на вооруженные торговые суда, дабы не создавать новых конфликтов; единственная категория судов (вооруженных), которые можно было атаковывать без особого риска утопить пассажиров, были нефтеналивные транспорты. Ввиду того, что при ведении войны по призовому праву, опасность и риск для лодок чрезвычайно повысились, командование было вынуждено перенести военные действия в более безопасные торговые районы, где можно было рассчитывать на встречи с невооруженными транспортами и где охрана была менее сильная (Канарские острова и Мадейра).

В дальнейшем, лодкам с трудом, но все же удалось добиться права атак без предупреждения на путях в Канале восточнее линии мыса La Hague — St. Albans Head, так как там сосредоточилось движение исключительно войсковых транспортов.

Наконец с 9 января 1917 г., после долгих и упорных переговоров с политическими вождями, мы смогли вновь перейти на борьбу без предупреждения со всеми вооруженными транспортами. Постепенно мы приближаемся к моменту начала неограниченной подводной войны. Из всех обменов мнений между верховным командованием армиями, Адмирал-штабом и командующим флотом выявилась абсолютная необходимость довести войну до конца осени 1917 г. и что единственное надежное средство добиться этого — неограниченная подводная торговая война. Те же рассуждения можно найти в меморандуме Морского генерального штаба от 22 декабря 1916 г.,[1] где вновь фигурирует подсчет предполагаемых потерь противника в 600 000 *т* за месяц. Против означенной цифры возражать не приходится, так как она была в течение многих месяцев не только достигнута, но и превзойдена, однако ожидаемый результат (принуждение Англии к миру по истечении 5—6 месяцев) не мог быть тем же самым, как в 1916 году. О причинах мы уже говорили выше. Самым опасным последствием такого твердого «пятимесячного срока» оказалось то, что он стал известен обширным слоям населения, которое ухватилось за него, как за ненарушимое обещание, вызвав сперва колоссальный подъем и розовые надежды, а затем полнейший упадок духа, разочарование и всеобщее недовольство. Даже в Морском министерстве вышеозначенное число действовало на умы, как гипноз и в своей бюрократической близорукости это учреждение опасалось не успеть закончить постройку новых лодок к концу войны.

После переговоров с канцлером состоялось 9 января 1917 г. решающее заседание под председательством кайзера, на котором, наконец, и Бетман высказался за неограниченную войну.[2] Результатом заседания был высочайший приказ «начать с полной энергией неограниченную подводную войну с 1 февраля».

Уже после того, как первые лодки вышли в море с новыми инструкциями (27 января), Вильсон предложил через графа Бернсторфа свои услуги в качестве посредника мира и просил сообщить

---

[1] **Шеер.** Германский флот в мировую войну. Стр. 351.
[2] **Людендорф.** Военные воспоминания.

ему наши условия. Эти весьма скромные пожелания были ему немедленно переданы (29 января 1917 г.), хотя веры в успех такого посредничества оставалось весьма мало, ибо враги наши повидимому твердо решили уничтожить нас, да и, кроме того, поведение Вильсона было настолько двусмысленное, что питать какие-либо надежды не было основания, несмотря на продолжавшиеся уверения графа Бернсторфа о дружественных чувствах президента к Германии.

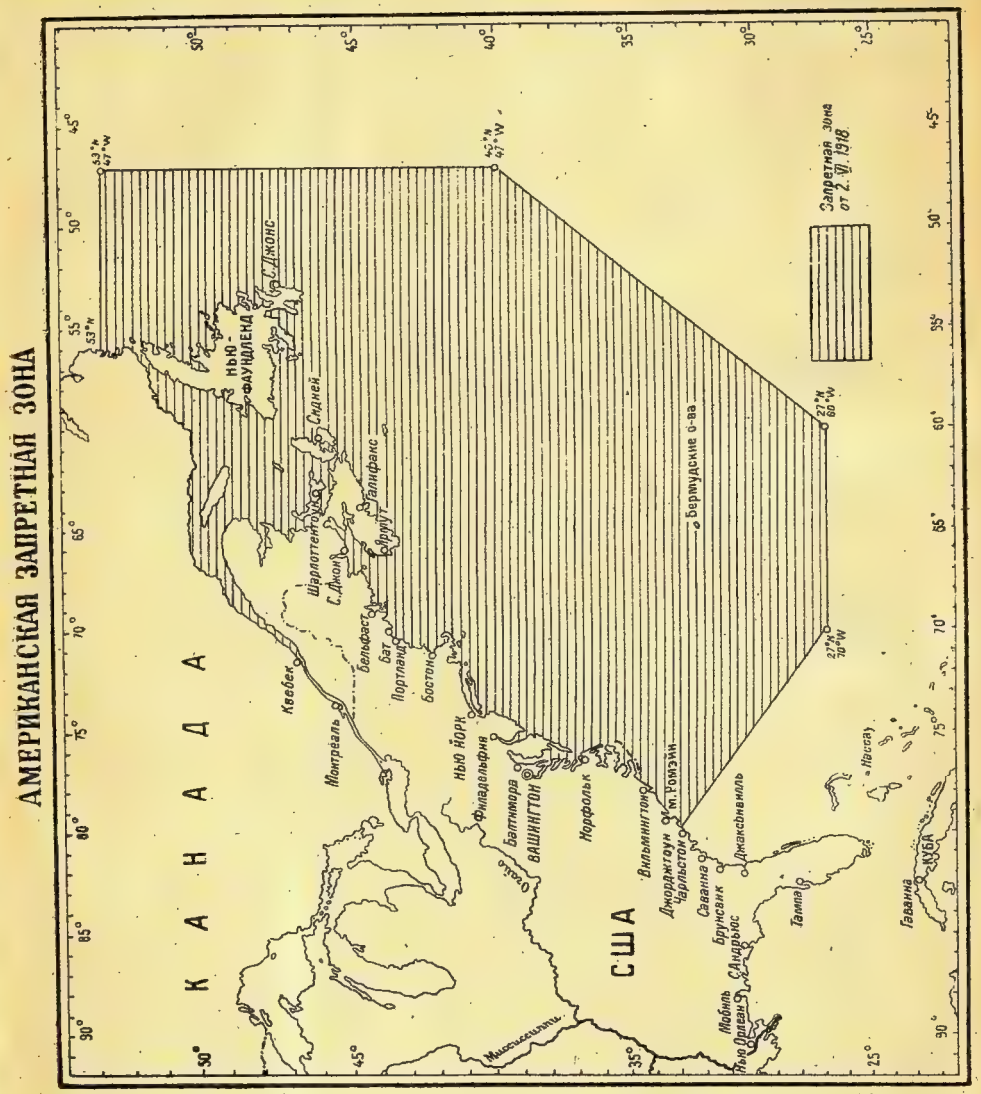
При решении вопроса о методах борьбы лодок мы считались с возможностью присоединения Америки к союзу наших врагов, но было бы большой ошибкой искать причины ее выступления в неограниченной подводной войне. Ошибочность такого взгляда доказывает речь Вильсона, произнесенная в Сенате в августе 1919 г. Логически рассуждая, событие это должно было произойти, как только того потребовала общность англо-американских интересов, т. е. тогда, когда выявилась угроза выигрыша войны Германией. Что слияние интересов англо-американского капитала стало столь интенсивным — исключительно результат вильсоновской политики, так как она с самого начала была лишена нейтралитета и нашла многих сторонников членов конгресса, после всех блестящих дипломатических побед президента над канцлером. До конца января 1917 г., т. е. вплоть до начала беспощадной войны лодки должны были в своей борьбе соблюдать большую осторожность из-за того, что американским и датским пароходам было гарантировано свободное плавание, а существовавшие до сего времени соглашения с отдельными нейтральными странами и исключения для них даже при войне по призовому праву оставались пока что в силе и были вновь подтверждены правительством.

Наученные горьким опытом, что преждевременное обнародование предполагаемых военных мер скверно отзывалось на результатах, о решении начать подводную войну по новому методу все нейтральные страны, в том числе и Америка, были поставлены в известность лишь 31 января 1917 г. Сопроводительная нота подчеркивала то обстоятельство, что в противовес миролюбию Германии враги ее отвергли всяческие попытки мирного соглашения и вынудили нас к принятию самых решительных мер. Дабы не заслужить упреков со стороны всего германского народа, правительство его должно прибегнуть к использованию всех сил и средств и надеется на беспристрастность в этой решительной борьбе как народа, так и правительства Соединенных штатов. В ноте были указаны не военные зоны, как раньше, а запретные зоны, в границах которых всякое судно, независимо от флага и национальности, подлежало уничтожению. Зоны точно разграничивались широтами и долготами и охватывали водные пространства вокруг Англии, Франции и Средиземное море. Свободные проходы к портам нейтральных стран были предоставлены их морской торговле (см. карту); зоны в дальнейшем расширялись и изменялись, согласно военных требований. Нейтральному пароходству был дан пятидневный срок (до 5 февраля) для оставления портов наших врагов, а американскому пассажирскому движению гарантирова-

ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ У ЕВРОПЫ И АФРИКИ

Подводная война 1914—1918 гг.

лась, при выполнении некоторых условий, безопасность. Одновременно с рассылкой ноты канцлер отчитался в мероприятиях правительства перед рейхстагом (31 января 1917 г.). За февраль месяц отдельные нейтральные страны (северные державы совместно)



внесли свои протесты, однако без реальных результатов, хотя впоследствии они все же возымели действие, нарушив отчасти принцип неограниченной подводной войны.

Как у Симса в его «Victory at Sea», так и у Джеллико и других авторов [1] есть указания, что за все время мировой войны

[1] **Симс** — стр. 6—16 и 33—39; **Джеллико** — стр. 1—6, 155.

Англия, а с нею, конечно, и вся Антанта не были столь близки к гибели, как во времена неограниченной подводной войны. Но нами уже указывались частично причины, по которым последний метод войны в 1917 г. не мог иметь столь быстрых и гибельных для врагов Германии результатов, как например весной 1916 г. К перечисленным основным причинам следует также отнести и все промахи нашей внешней политики. Не просила ли неоднократно немецкая дипломатия униженно прощения у Америки за ведение подводной войны в ее более слабой форме? Не предлагала ли она нейтральным странам компенсаций и не задабривала ли она их после потоплений судов? Не давала ли она им особые льготы при различных соглашениях только для того, чтобы примирить эти державы с существованием подводной войны? Вместо того, чтобы опираться на свое право, она указанными выше действиями сама клеймила такую войну, как незаконную и недозволенную. Теперь (1917 г.) это же самое министерство иностранных дел подняло свой голос за ведение неограниченной подводной войны, обосновывая ее опять-таки не как законную форму войны, а как меру вынужденной самозащиты. Неудивительно, что после всего этого терпящая убытки заграница окрестила подводную войну «морским разбоем»; таковое понятие — плоды работы нашей дипломатии. Самым существенным было, однако, то обстоятельство, что судившие по поведению дипломатии нейтральные страны потеряли веру в серьезность подводной войны, следствием чего отпал с самого начала столь важный фактор, как устрашение морской торговли. Начавшиеся было в некоторых портах забастовки моряков, не желавших подвергаться риску быть утопленными, были быстро ликвидированы.

Адмирал Тирпиц держался того мнения, что как канцлер, так и министерство иностранных дел по крайней мере в первой половине 1917 г. поддерживали всерьез подводную войну; однако, судя по действиям наших дипломатических представителей за границей вскоре после ее начала, приходится в этом сильно сомневаться. Так например, соглашение[1] с Данией относительно продуктов питания, по которому значительная часть их вывозилась и в Англию, не было нарушено по настоянию нашего посла в Копенгагене и датские транспорта с продовольственными грузами не подлежали уничтожению вне запрещенных зон, даже по призовому праву. Такое упущение вело к тому, что вся датская торговля съестными припасами не только не была отвлечена на Германию, а шла прямым путем в Абердин и другие порты Англии, минуя запрещенную зону в ночное время. Новое соглашение с Данией в феврале 1917 г. не дало лучших результатов, так как теперь был открыт торговый путь к Бергену, откуда грузы быстро доставлялись опять-таки в Англию. В марте того же года мы пошли на дальнейшие любезности по отношению к этой стране. В том же месяце лодки получили приказание щадить на опреде-

[1] Соглашения с нейтральными государствами, по которым Германия получила от них определенный процент избытков продуктов за предоставление особых льгот.

ленных торговых путях испанские фруктовые корабли. Даже после разрыва дипломатических сношений, американские суда продолжались рассматриваться как нейтральные, и такое ненормальное положение продолжалось до ноября 1917 г., что при огромном значении американского ввоза, конечно, шло в ущерб подводной войне. За пределами запрещенных зон грузы, предназначенные Соединенным штатам, и в дальнейшем рассматривались как идущие для невоюющей страны. Норвежский тюлений промысел и ловля наваги в Северном Ледовитом океане, шедший на $^9/_{10}$ в пользу Англии, считался неприкосновенным даже и в запрещенных зонах (приказ № 114 от 1 июня 1917 г.). С 13 июня [1] был допущен свободный вывоз датской рыбы в Англию. Голландским и испанским рыбакам отвели свободные районы в запрещенной зоне, хотя мы сами имели от первых минимальную пользу, а от вторых никакой (20 июня и 10 августа 1917 г.). Аргентинские суда не топились вовсе, что при вывозе зерна из этой страны облегчало положение наших врагов (23 августа 1917 г.). 12 декабря мы расширили свободную зону голландскому рыболовству. После введения пропусков (с визой германских консулов) шведские купцы, как с таковыми, так и без них плавали беспрепятственно (28 мая 1918 г.). При уничтожении испанских судов, лодкам предписывалась особая предупредительность и, как обязательство, спасение экипажа (5 марта 1918 г.). Грузы в Швейцарию пропускались даже на судах воюющих наций, не носивших надписи «Швейцария» (18 апреля 1918 г.), уступка нерациональная и рассматриваемая враждебной прессой как успех Антанты. Приведенными выше примерами далеко еще не исчерпывались все те отступления, необходимые по мнению «Вильгельмсштрассе», но подрывавшие основы неограниченной подводной войны. Сюда же следует еще отнести пропуск английского тоннажа из шведских портов. Единственным театром военных действий, где работа лодок не была столь стеснена, как на остальных, было Средиземное море.

Из всего вышеизложенного с очевидностью выступает, как все уступки и льготы противоречили принципам подводной войны и невольно возникает вопрос, каким образом допускалось такое положение вещей. Основные причины к тому заключались, конечно, в желании сохранить дружественные отношения с нейтральными державами в надежде улучшить и укрепить при их помощи экономическое положение Германии. Нам кажется сомнительным, чтобы эти причины были достаточно веские для ослабления ведения войны, принимая во внимание, что в экономическом отношении сами нейтральные государства давно уже стояли под контролем и в подчинении Англии. Разумеется, все решения министерства иностранных дел и действия наших заграничных дипломатических представителей принимались и проводились в жизнь против воли и желаний морского командования; в большинстве случаев оно ставилось просто в известность о свершившихся фактах. Политика Германии этого периода войны была проникнута духом Бет-

[1] Числа, когда издавались соответствующие приказы.

мана Гольвега с его колебаниями, боязнью конфликтов и политикой примирения.

В противовес нашей дипломатии, военное командование всеми силами старалось усилить позицию лодок и крепче затянуть петлю, закинутую на шею Англии неограниченной подводной войной. Как только нейтральные державы несколько свыклись с неизбежностью существования подводной войны, лодки получили разрешение топить в запрещенных зонах и невооруженные коммерческие суда без каких-либо предупреждений, что до сего времени им не дозволялось (приказ № 89 от 27 февраля 1917 г.). По указаниям ставки, 28 марта 1917 г. Северный Ледовитый океан был объявлен запрещенной зоной, что сильно повлияло на снабжение России военным снаряжением. Нейтральные купцы, плававшие в конвоях совместно с кораблями противника, были с 23 августа приравнены к последним.

С 19 ноября 1917 г. были расширены границы запрещенной зоны к западу от Англии, дабы воспрепятствовать прохождению зоны быстроходными кораблями за время одной зимней ночи; одновременно был установлен запретный район вокруг Азорских островов, так как противник избрал их одним из сборных пунктов конвоев. Нейтральная полоса с путями в Грецию на Средиземном море была отменена, вследствие перехода этой страны на сторону Антанты. 5 января 1918 г. район вокруг Дакара (западная Африка) был включен в запретный, так как этот порт, как и многие другие, например, Гибралтар, Галифакс, стал служить базой вооружения коммерческих судов и их сборным пунктом для отправки в Европу. Воздержание от установления запретной зоны у северо-американского побережья, после вступления в строй наших океанских подводных крейсеров, надо признать правильным, так как при их незначительном количестве блокада стала бы одной фикцией, не принося реальной пользы. Вообще надо сказать, что посылка в крейсерство к берегам Америки наших подводных крейсеров не соответствовала ни целям, ни средствам. Длительность переходов и капитальный ремонт после них весьма сокращали боевую деятельность этих лодок, а по результатам работы они сильно отставали от малых лодок, одновременно с этим требуя для обслуживания больше людей и денег.

При исследовании истории развития подводной войны следует отметить, что вскоре после объявления неограниченной подводной войны, Америка выступила на стороне наших врагов (апрель 1917 г.) и тем самым прекратился обмен бесконечных нот; к сожалению не надолго, и к концу войны вновь начался период дипломатических поражений, когда наше новое правительство понадеялось при помощи Вильсона добиться удовлетворительного мира. Нас эти унизительные переговоры могут интересовать постолько, посколько они касаются подводной войны.

9 января 1918 г. Вильсон прочел в парламенте свои знаменитые 14 пунктов мирной программы, из которых лишь один (пункт 8) — возвращение Франции Эльзаса и Лотарингии был мало приемлем германскому народу. Эта программа, ничем не связывав-

шая Антанту, содержала также пояснение Вильсона, что он не стремится к изменению государственного строя Германии, а преследует исключительно цели восстановления справедливости для всех народов и наций. В Германии программа прямо-таки убийственно повлияла на волю народа к продолжению войны и его сопротивляемость. Нам кажется, что на это президент как раз и рассчитывал, так как вынесенная резолюция о мире в рейхстаге в 1917 г. и многие другие события в Германии укрепили его мнение в том, что широкие массы немецкого народа конечно пойдут на приманку; к сожалению он не ошибся. Все слои населения Германии прониклись убеждением, что перечисленные 14 пунктов — основные требования наших врагов, а так как они были более или менее приемлемы, то теперь правительство должно итти навстречу и заключить мир.

Предложение Америки послужило основным толчком к ослаблению нашего сопротивления и в первую очередь к прекращению подводной войны.

5 октября 1918 г. правительство Макса Баденского, сменившего 3 октября канцлера графа Хертлинга, обратилось к Вильсону с просьбой стать посредником мира на основе его программы и с этого периода следуют быстро одна за другой дипломатические победы президента. Перемирие было отклонено до тех пор, пока германские войска не очистят занятые ими районы Франции, на что немецкое правительство согласилось 12 октября. Тогда Вильсон ответил, что условия перемирия будут выработаны союзным командованием, но что основным препятствием к переговорам служит подводная война. Требование было вновь принято и 21 октября германское правительство оповестило Вильсона, что отныне лодкам запрещено топить пассажирские пароходы. Это означало полнейшую капитуляцию и несмотря на предостережение военного командования Германия пошла и на этот шаг, прося только Вильсона сообщить все его условия (25 октября).

Вернемся, однако, к подводной войне и судьбе, постигшей ее. Армейское и морское командования понимали, какую угрозу представляет собой такая война и что враги больше всего боятся наших подводных лодок, так как, несмотря на очищение Фландрии (29 сентября) и потерю баз в Средиземном море после развала Австрии, громадное большинство лодок из этих пунктов смогли вернуться в Германию и быть использованы для непосредственной блокады Англии, а на заседании в Кельне 1 октября представители нашей индустрии признали возможным увеличить постройку лодок и выполнить «большую программу» (программу Шеера). Опираясь на эти факты, военное руководство настаивало на том, чтобы подводная война не была вовсе прекращена, а только приостановлена на время перемирия и смогла бы служить козырем в руках нашего правительства при переговорах. Еще 17 октября такая линия поведения была признана правильной, но уже 19-го вновь отставлена и, несмотря на все телеграммы ставки и личную просьбу кайзера, 21 октября была отправлена вышеуказанная нота в Вашингтон. Обещание не топить пассажирские суда означало,

конечно, полное прекращение подводной войны, и нашей дипломатии это не могло не быть известно. Устанавливать лодкам теперь, когда 90% всех пароходов имели вооружение, какое судно пассажирское и какое нет, было бы сплошным абсурдом и при непременном условии избегать ошибок, невыполнимо. Бесцельной жертвой от 21 октября, не получив ничего взамен, мы выпустили из рук наше надежнейшее оружие и защиту. Практически на этом подводная война закончилась и подводные лодки имели возможность действовать против неприятеля лишь на их обратном пути на родину.

Отдел III

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА С ВОЕННОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ

В предыдущей главе нами указывалось вредное влияние проводимой политики на ход подводной войны, доходившее до такой степени, что многие приказы, отданные лодкам, шли в разрез тактическим требованиям.

Задача настоящего отдела осветить вопросы подводной войны с чисто военно-морской точки зрения.

На первых страницах книги уже упоминалось отсутствие в первоначальный период войны ясного представления о возможностях подводной борьбы с торговлей противника. Были отдельные лица— сторонники теории торговой войны, однако проработки и развития вопрос этот не получил. К тому же чрезвычайно быстрое, но малопланомерное техническое развитие нового рода оружия — подводной лодки, в годы непосредственно до мировой войны, не дало достаточной проверки опытным путем пригодности лодок к выполнению длительных операций, необходимых при торговой войне.

Основываясь на опыте маневров, доминировала идея — уничтожение боевых судов противника всеми средствами; от лодок требовалось участие наравне со всем надводным Флотом Открытого моря, борьба с английским флотом.

Насколько отсутствовало сознание об ином использовании лодок указывают следующие факты: предусмотренная мобилизацией программа строительства новых лодок не была утверждена с началом войны и распоряжением центральных органов был расформирован отдел инспекции включительно со Школой подводного плавания (август — сентябрь 1914 г.).

Сокращение сроков постройки считалось по техническим соображениям невыполнимым и, несмотря на то, что мы отстали от программы на целых 15 лодок, не принимались меры к усилению темпа работ.

Однако, картина должна была вскоре измениться. В то время как надводный флот из политических соображений удерживался в своих базах, начальнику подводного плавания корветен-капитану Бауеру удалось, вскоре после объявления войны, добиться разрешения снять лодки с бесплодной роли защитников Германской бухты

и использовать их в активных действиях против неприятеля. Таковые операции начались 6 августа 1914 г. выходом в дальнюю разведку на 7 суток в северную и среднюю часть Северного моря. Первым успехом подводного оружия было потопление Pathfinder — 5 сентября 1914 г. («U 21» Hersing), а наиболее крупный эффект был достигнут одновременным уничтожением 3 английских крейсеров Hogue, Cressy и Aboukir 22 сентября 1914 г. («U 9» Weddigen).

Как выше указанные, так и многие другие боевые успехи наших подводников, достигнутые между прочим в честном бою, а не хитростью (маскировкой под голландские рыбачьи суда), как любят доказывать английские источники, впервые указали Англии на грозящую ей опасность со стороны лодок.

Наше же внимание на возможности использования подводного оружия для иных целей, чем только борьба с военными судами, было фактически впервые обращено донесениями командиров лодок, наблюдавших на своих походах за непрерывным потоком коммерческих судов на торговых путях вокруг Англии. От этих офицеров стали поступать на имя командования проекты ответить противнику на его заграждение Английского канала противомерой — подводной торговой войной, и 10 октября 1914 г. вопрос этот был наконец поднят командованием Флота Открытого моря.

Объявление Британией Северного моря театром военных действий (5 ноября 1914 г.) побудило начальника Адмирал-штаба более заинтересоваться указанным предложением, и вскоре в принципе вопрос о подводной торговой войне получил свое положительное разрешение, несмотря на колебания министра иностранных дел, избегавшего всячески нарушения правовых норм.

Оставался только выбор подходящего момента и разработка методов новой борьбы.

Высшее морское командование, конечно, не могло не признать необходимости подводной войны, ввиду уже выполненных англичанами мероприятий и их намерений ближайшего будущего.

Судя по речам членов парламента, еще в первых числах сентября голландским представителям в Лондоне было заявлено, что в целях удушения Германии голодом экспорт в Голландию будет разрешен лишь в той мере, насколько он необходим для покрытия ее насущных потребностей. Аналогичные решения были вынесены и относительно остальных нейтральных держав, причем на их уже нагруженные суда был наложен арест.

Под таким нажимом наши соседи стали в свою очередь сами издавать запреты на вывоз товаров в Германию.

При создавшейся обстановке следовало приветствовать любое средство, способное сломить столь бесчеловечную блокаду, тем более что нейтральные страны после формальных бумажных протестов подчинились воле Англии.

Насколько выбор начала момента подводной торговой войны, даже при создавшемся положении, соответствовал реальным силам и обстановке, разбиралось во втором отделе нашей книги. Упомянем еще только то, что решение начать таковые операции с февраля 1915 г. было также весьма смелым, хотя бы исходя из техни-

ческих возможностей лодок, так как несмотря на подготовку мирного времени и некоторого боевого опыта, пока что отсутствовала уверенность в пригодности этих судов к длительной службе в море и их мореходных качествах, потребных для проведения торговой войны. Первоначальные боевые выходы длились всего 7 суток и лишь «U 20» в середине октября 1914 г. совершила впервые 10-дневный поход.

Однако в отношении выносливости лодок нам не пришлось разочароваться; война — не только лучший учитель, она также в высшей мере пробуждает любовь к родине и чувство долга, повышая тем самым и все возможности.

Мы знаем, что впоследствии для наших лодок типа «М» походы в 30 и более дней были обычным делом; рекорд продолжительности пребывания в море лодок этого класса побила «U 53» (Rose)— 41 день, а из подводных крейсеров «U 151» (Kophamel) — 131 день; для малых «UB» и «UC» лодок «UC 20» (Becker) — 55 суток.

Конечно для таких достижений потребовался целый ряд технических улучшений и усовершенствований, так как с этой стороны к началу войны наши лодки не стояли еще на должной высоте.

Период времени до фактического начала подводной торговой войны (момент объявления войны — февраль 1915 г.) характерен отдельными действиями лодок против военных судов противника без особого плана и связи с операциями надводного флота.

Эти операции привели к ряду частичных успехов, как например: потопление крейсеров: Pathfinder, Cressy, Hogue, Aboukir, Hawke, Hermes, Pallada (Балтийское море), линкора Formidable, канлодки Niger, подводной лодки «Е3».

Подвиги наших лодок, возбуждавшие восторг всего германского народа, влекли за собой некоторую помеху и неурядицу в переброске воинских и грузовых транспортов из Англии во Францию, осложняли до известной степени стратегические расчеты и планы противника (влияние гибели Formidable на Дарданельскую экспедицию) и дали нам ценные выводы о работоспособности лодок и необходимых технических улучшениях. Этим перечислением, однако, ограничиваются их результаты; решительного влияния на ход войны они не могли иметь.

Нам кажется, что наиболее ценным выводом, полученным лодками в этот первоначальный период, является их боевая тренировка, навыки в разведке, а также и то, что в связи с походами, в среде подводников возникла идея о необходимости борьбы против торговли противника.

Каких-либо реальных результатов первые лодочные разведки не дали. Так например «U 18» (v. Henning) не смогла обнаружить стоянку британского флота в Скапа Флоу, так же как «U 12» (Forstmann) не заметила сконцентрирование торговых судов в Downs. Неудачны были также попытки отдельных лодок облегчить положение правого фланга нашей армии у Денкерка, страдавшей от обстрела судов противника — задача, по своему значению требовавшая ставки всех сил германского флота. Неудачи лодок в этом районе объясняются главным образом несоответствием сил с по-

ставленной задачей и полным отсутствием взаимодействий армии и флота. Этот крупнейший недостаток нашей военной организации, отсутствие согласованных действий обоих основных родов оружия, армии и флота, следует особо подчеркнуть и повторить, что кроме лодок в распоряжении командования в данном случае было достаточно других сил и средств для разрешения столь важной задачи. Неиспользование этих сил привело к вынужденной остановке армии, не доходя Ньюпорта, что лишало лодок важнейшей базы на побережьи Канала. Решающее значение, которое могла сыграть эта база в дальнейших целях войны, не подлежит никакому сомнению. Из-за того же отсутствия организационного единства, характерного нашему способу ведения войны, в отличие от Англии, где господствовала воля лорда Фишера, мы не предприняли никаких мер для помехи переброске и концентрации британских войск на материк.

В дальнейшем развитии хода военных событий, из-за отсутствия оперативного единомыслия, страдала наша работа в Адриатике, чем и объясняется отдача порта Валоны, давшего возможность противнику к концу войны заградить Отрантский пролив.

Торговую подводную войну лодки фактически начали еще до ее объявления попутно с действиями против военных судов противника. Первой жертвой был английский пароход «Glytra», потопленный по призовому праву у берегов Норвегии 20 октября 1914 г. «U 17» (Feldkirchner); «U 21» последовала примеру своего собрата и потопила в Канале пароходы «Primo» и «Malachite» в ноябре месяце. В январе 1915 г. всего уже было уничтожено около 16 000 *т* тоннажа, а в феврале (до 18-го числа) 23 000 *т*.

На этот же период падает переброска первых лодок во Фландрию (Зеебрюгге), а именно подводных лодок: U 5, U 11, U 12, U 24. Последняя под командованием Шнейдера, действуя из Зеебрюгге, утопила в ночь на 31 декабря 1914 г. английский линкор «Formidable». Организация отдельной подводной флотилии Фландрии состоялась несколько позже, именно — 29 марта 1915 г., но первая лодка прошла шлюзы Зеебрюгге 10 ноября 1914 г.

Переходя к оценке фландрских баз наших лодок, следует отметить, что по географическому своему расположению они как бы лежали у самых ворот Англии (расстояние до Дувра — 65 миль) и вследствие этого лодки при операциях в Канале у западного побережья Франции и берегов Англии значительно экономили силы и время при переходах в операционные районы.

Сравнивая по удаленности с базой Вильгельмсгафен, сокращение путей подхода к этим районам равнялось около 300 миль, т. е. давало, при среднем ходе лодок в 10 узлов, экономию по времени 2½ суток, или вернее на этот срок повышалось время пребывания на позиции.

С другой стороны, близость обеих маневренных баз фландрского побережья к берегам Англии, а также к линии сухопутного фронта, создавала непосредственную угрозу со стороны противника и обеспечение их требовало весьма солидных воздушных и морских сил. Однако, базирование на них крупных морских сил не представ-

лялось возможным, вследствие мелких входных фарватеров и гаваней, недопускавших даже прохода легких крейсеров. Далее, огромным минусом обеих баз было их расположение в стороне от наиболее узкой части Канала, побережье которого находилось до конца войны в руках противника. Это обстоятельство давало англичанам возможность в любой момент заградить Канал и тем самым лишить в значительной мере ценность фландрских опорных пунктов. В конце войны наши опасения сбылись и противнику удалось преградить Канал; следует только удивляться запозданию столь важной операции (конец 1917 г.), так как несмотря на все уверения адмирала Bacons, перевес сил Англии на море существовал с первого дня войны, даже учитывая лишь один дуврский участок.

В защите Гельголандской бухты при нападении англичан 27 августа 1914 г. подводные лодки, к сожалению, не смогли принять участия, занятые другими операциями, и уверения Hurd о пяти атаках можно объяснить лишь боязнью англичан подводной опасности.

Потери подводных лодок в первоначальный период были соответственно невелики, ввиду отсутствия в то время действительной противолодочной обороны. Отдельные катастрофы с лодками в большинстве случаев объясняются техническим несовершенством и неопытностью личного состава — неизбежная дань войне нового неиспытанного оружия.

1. Ограниченная подводная война

(с 22 февраля 1915 г. по 24 апреля 1916 г.)

Ограниченная подводная война (при полной неприкосновенности американских и итальянских торговых судов) началась в Северном море и Канале 19-го, а в остальных районах наших операций 22 февраля 1915 г.

Общее число лодок, находившихся в строю и годных для использования, к этому времени несколько возросло, несмотря на потери, и доходило до 30; однако семь из них были переданы на Балтику и для борьбы с Англией осталось всего 23 лодки.

Для правильной оценки этой цифры следует иметь в виду, что каждый длительный поход требовал такой же период времени ремонта и введения некоторых улучшений; кроме того часть времени тратилась бесплодно на поход к месту операций и обратно. Таким образом в боевых операциях против неприятеля в среднем было не более $^2/_5$ всех лодок, т. е. около 9 единиц.

Из 2 флотилий, существовавших к началу войны, вскоре развернулись 4 с последующим базированием:

I флотилия (Pasquay) — Brunsbüttelkoog,
II » (v. Rosenberg — Grusczynski) Wilhelmshaven,
III » (Gayer) — Emden,
IV » (Prause) — Emden.

Сюда не входила флотилия Балтийского моря (Курляндия), изъятая из подчинения командующего Флотом Открытого моря и на-

чальника подводных лодок фрегатен-капитана Бауера (до того начальника I флотилии), непосредственно подчиненная главнокомандующему в Балтийском море (O. d. O.) принцу Генриху Прусскому.

Территориальное деление нашего побережья с оперативным самостоятельным руководством на Северное море и Балтику во всех отношениях оказалось вредным, сведя деятельность слабого Балтийского флота к минимуму. Надо сознаться, что английская система деления на действующий флот и береговую оборону имела больше преимуществ.

Приведенное выше подразделение лодок на флотилии и места их базирования взяты несколько преждевременно данному периоду времени — февраль 1915 г., однако для полноты картины и лучшей ориентировки дадим здесь окончательную организацию всех подводных сил во время войны:

К вышеуказанной организации следует добавить:

1. V флотилия (Jürst — Bremerhaven) — Флот Открытого моря.

2. Фландрская флотилия (Bartenbach — Brügge) с последовавшим затем делением на 2 флотилии под общим командованием начальника подводных лодок Фландрии Бартенбаха.

Основание этой важной и ценной боевой организации следует отнести к 29 марта 1915 г.

3. Средиземноморская флотилия (Пола, корвет-капитан Kophamel, основанная в ноябре 1915 г.), впоследствии расширившаяся в две флотилии (Пола и Катарро), под командованием начальника подводных лодок Средиземного моря (Püllen).

I флотилией командовал сперва корвет-капитан Otto Schultze, затем корвет-капитан Friedrich Lützow, II флотилией корвет-капитан Rudolf Ackermann. В оперативном отношении лодки подчинялись австрийскому морскому командованию, во всем остальном — германскому.

Из числа лодок Средиземного моря был временно выделен отряд с базированием на Константинополь.

Впервые отправка лодок в Полу состоялась весной 1915 г.

4. Кильская флотилия подводных крейсеров с первоначальным подчинением Адмирал-штабу, а затем начальнику подводного плавания Флота Открытого моря (коммодору Михельсену, преемнику Бауера). Начальником штаба всего соединения был корвет-капитан Рейман — один из наиболее заслуженных офицеров.

Все перечисленные места базирования лодок, как в отечественных водах, так и за границей требовали громадного оборудования и средств для соответствующего обслуживания лодок, их ремонта и подготовки личного состава. В германских водах вопрос выбора таких баз решался легче ввиду наличия многочисленных портов с оборудованными верфями, заводами и ремонтными мастерскими; размещение личного состава на старых перестроенных военных судах также не представляло особых затруднений. Иную картину представляли заграничные базы: если вопросы жизни и размещения личного состава удавалось там разрешать сравнительно удовлетворительно, как например в Брюгге и Либаве, зато с ремонтными средствами во всех этих опорных пунктах обстояло плохо и многое

приходилось создавать заново. Только в Брюгге и Остенде необходимые мастерские были созданы в короткий срок, благодаря энергии местного командования в лице адмирала Шредера и деятельной помощи морского министерства, заинтересованного в создании надежных опорных пунктов. С другой стороны, в Поле и в особенности в Катарро ровным счетом ничего не делалось по оборудованию подходящих баз, что впоследствии, когда лодкам понадобился капитальный ремонт, жестоко отразилось на их деятельности и сильно понизило результаты подводной войны на этом театре. Помощь отдела подводного плавания и нового энергичного командующего австрийским флотом адмирала Хорти, откровенно говоря, запоздала и не смогла восстановить пропущенного.

Как мы уже видели из предыдущего, ограниченная подводная война с различным отношением к отдельным нейтральным странам, с самого начала была обречена на неудачу. Подводным лодкам разрешалось топить нейтральных купцов лишь по призовому праву (в особенности американских и итальянских) после их осмотра и обнаружения контрабанды.

Естественно, что в ночное время лодки не могли различать суда по их национальности, но и днем работа чрезвычайно осложнялась принятыми английским адмиралтейством противомерами, так например: транспорта противника постоянно прикрывались нейтральными флагами (секретный приказ от 13 января 1915 г., подтвержденный 15 мая 1915 г.), были частью вооружены к этому времени артиллерией (переписка между английским и американским правительствами) и все они имели приказ при всех возможных обстоятельствах топить лодки. Подводные лодки, обладая преимуществом в скрытности перед надводными кораблями имеют также и большие минусы — именно: уязвимость и тихоходность. Достаточно небольшого повреждения, чтобы лишить лодку способности погрузиться, а догнать быстроходный корабль, вышедший из предела действия ее оружия, лодке и в настоящее время удается лишь в самых редких случаях. Дальность действия оружия лодки в то время определялась почти что исключительно дальностью торпедного выстрела, так как артиллерийское вооружение было лишь в зачаточном состоянии. Большинство лодок не имело вовсе пушек и лишь немногие были вооружены одной 50-*мм* или 88-*мм* пушкой. Такие лодки, конечно, могли полагаться лишь на свое торпедное вооружение; в случае запрещения пользоваться таковым из-под воды, каждое быстроходное или вооруженное коммерческое судно легко уходило от них.

Оценивая создавшуюся обстановку, ясно, что для достижения нашими немногочисленными лодками реальных результатов необходимо было оградить их от всплытия и осмотра нейтральных кораблей.

Что касается нового строительства лодок, то оно в феврале 1915 г. шагнуло несколько вперед по сравнению с началом войны. В постройке находилось 17 малых торпедных лодок (UB1—17) и 15 малых заградителей (UC1—15), заказанных в ноябре 1914 г., сразу после того, как выяснилась ценность фландрских баз. Ввиду

наличия моторов для малых лодок, последние были быстро построены (май — июль 1915 г.) и в разобранном виде доставлены в Брюгге и в Полу; часть из них совершила переход в Брюгге самостоятельно морем.[1] Далее к этому времени были закончены все лодки заказа мирного времени U38—U45 (исключая U42, строившейся за границей) и находились в стадии испытаний и сдач. Строились подводные лодки U46—U62 (заказ после начала войны) и заказанные в январе U63—U65 и большие заградители U71—U80.

Пять лодок, постройки завода «Германия» в Киле, для австрийского флота — U66—U70 были также закончены и сданы в течение осени 1915 г.

Как видим, резерв лодок был, вообще говоря, не велик, в особенности при тогдашнем их сроке постройки в $1^1/_2$ года.

Малочисленность заказов объясняется главным образом той причиной, что мало кто из руководящего состава верил в участие вновь заказанных лодок в мировой войне. Нам кажется, что даже при существовавшем мнении было весьма недальновидно отказываться от заказа большего числа нашего испытанного типа больших торпедных лодок. В случае загруженности работой основных морских верфей следовало привлечь к постройке лодок остальные свободные заводы. Понятно, что морское министерство в тот период времени в первую очередь было озабочено увеличением мощи линейного флота, однако оно обязано было также иметь в виду значение подводной войны и связанную с ней программу строительства лодок, а также оборудование для этой цели промышленности.

Из вышеприведенных скромных цифр действующих лодок читатель может вывести ошибочное заключение, что только благодаря этому обстоятельству подводная война того периода не дала реальных результатов. Такой взгляд был бы неправилен, так как если в то время наше оружие и не достигло полного расцвета, но зато и средства защиты противника почти полностью отсутствовали. Это был наш большой плюс. Кроме тарана и малоценных сигнальных сетей противник был безоружен, так как введенная англичанами противолодочная мина оказалась совершенно негодной. Подводные лодки могли, по выражению адмирала Тирпица, безнаказанно хозяйничать среди купцов, как волки в стаде овец. Основная причина неудачи борьбы лодок периода ограниченной войны заключалась не столько в малом количестве самих лодок, сколько во всех ограничениях их деятельности, наложенных политическими руководителями нашей страны.

Весь этот период работы лодок можно подразделить на 3 подотдела:

1-й — до 5 июня 1915 г.,
2-й — до 30 августа 1915 г.,
3-й — до 24 апреля 1916 г.

---

[1] Более подробные сведения как относительно этих лодок, так и всех других сведены в приложении (см. таблицу 1).

Даты эти связаны с последовательными ограничениями деятельности лодок в связи с инцидентами: с «Лузитанией», «Арабиком» и «Суссексом».

Последний из перечисленных случаев привел на некоторое время к полному устранению подводного оружия с театра войны.

До этого момента, благодаря растущей опытности и доблести личного состава, результаты работы лодок получались более или менее удовлетворительные, несмотря на все ограничительные приказы и незначительный прирост лодок. Число лодок Флота Открытого моря не превышало за весь указанный период 25 и только фландрские флотилии несколько росли. Количество утопленного тоннажа противника неуклонно повышалось от 23 000 *т* — февраль 1915 г. до 189 000 *т* — апрель 1916 г.

Более подробные сведения о погибшем тоннаже по месяцам даны в приложении (см. табл. 3). Указанные цифры вполне достоверны для 1-го и 2-го периодов подводной войны, когда вследствие отсутствия серьезной противозащиты противника лодки могли точно учитывать тоннаж уничтожаемых кораблей.

Впоследствии сведения прессы об утопленном тоннаже сделались менее точными. При подсчете обычно употреблялся следующий метод: брались цифровые данные от лодок, затем с общей суммы скидывалось 10%, хотя таксация утопленных кораблей производилась на лодках в большинстве случаев опытными капитанами и штурманами торгового флота, ходивших на лодках в качестве военных лоцманов.

В общем опубликованные цифры следует считать правильными, так как к их оценке мы подходили с большой осторожностью.

Некоторое время нам удавалось их проверять по заграничным данным; так например наш подсчет почти полностью совпадает с данными лорда Beresfords до весны 1918 г.

Гарантией правильности сведений, получаемых от лодок, служило также и то обстоятельство, что по крайней мере столько же командиров из осторожности уменьшало цифру потопленного тоннажа, сколько ее преувеличивало по понятному оптимизму.

К концу войны, правда, когда вследствие сильной противолодочной охраны лодкам только в редких случаях удавалось устанавливать размеры и тоннаж судов противника, а наши враги тщательно скрывали свои потери, или же давали ложные сведения, учет потопленного тоннажа сделался весьма затруднительным и менее точным. Весьма возможно, что мы в некоторых случаях ошибались и считали погибших единиц больше чем на самом деле; главным образом это касалось пароходов, атакованных вблизи берегов и успевавших, несмотря на повреждения, добираться до какого-либо порта. Весьма возможно, что и общий подсчет тоннажа, подорванного на минах, нами несколько переоценивался из-за отсутствия конкретных данных. По сравнению повреждений судов, опыт показывает, что действие минного взрыва значительно уступает по степени разрушения таковому торпеды, а следовательно часть судов, сочтенных нами за погибшие на минах, весьма вероятно благополучно достигала спасительной гавани.

Всем скептикам, продолжающим сомневаться в успехе нашего подводного оружия, мы рекомендуем прочесть труд американского адмирала Симса (Victory at Sea), который в ярких красках рисует положение Англии к весне 1917 г. и те меры, к которым британское правительство прибегало, чтобы ввести в заблуждение свой народ относительно истинной цифры уничтожаемых коммерческих судов.[1]

За первый период описываемой эпохи необходимо отметить еще некоторые происшествия, имевшие влияние на ход войны.

В апреле 1915 г. вступила в действие Фландрская подводная флотилия. Расширенная затем в две флотилии, она под управлением своего начальника корвет-капитана Бартенбаха вписала блестящие страницы в историю подводной войны. Даже при самых тяжелых условиях, после удавшегося англичанам перекрытия Канала между Folkestone и Grisnez, этот малочисленный отряд продолжал свою успешную деятельность с отличными результатами. Сами англичане вынуждены были отдать должное доблести нашего Фландрского морского корпуса, несмотря на все вымышленные сплетни бельгийцев. Другим не менее важным событием был поход «U21» (Херзинг) к Дарданеллам, где положение турок стало к этому времени, из-за отсутствия снарядов, критическим. Несмотря на то, что в походе выяснилась негодность принятого в пути топлива (Херзинг выбрал путь севернее Оркнейских островов), командир все же продолжал путь и достиг Катарро 13 мая, имея всего полтонны запаса топлива. 5 июня он прибыл в Константинополь, утопив перед Дарданеллами линкоры «Triumph» и «Majestic». Так как нехваток снарядов не был еще устранен и угроза форсирования противником пролива, до успеха подводной лодки, продолжала существовать, Херзинг вполне справедливо был встречен, как освободитель Константинополя.

Из потерь подводных лодок за это время следует особо отметить гибель «U29» (Веддиген). По Джеллико (The Grand Fleet) лодка эта погибла при атаке 1-й английской эскадры линкоров (18 марта 1915 г. между Петерхид и Норвегией). Вероятно Веддиген после неудавшейся атаки 1-й эскадры сделал попытку атаковать находящуюся вблизи IV эскадру линкоров и при этом попал под таран линкора «Дреднаут». В лице Веддигена мы потеряли не только блестящего командира-подводника, но и одного из образованнейших офицеров, давшего толчок к развитию тактики подводных лодок.

В апреле 1915 г. между прочим произошел известный Fryatt — инцидент по фамилии капитана английского парохода «Брюссель»,

[1] **Симс** — стр. 6 и 7. Джеллико в разговоре с Симсом сознался, что адмиралтейство рискует публиковать только от $^1/_4$ до $^1/_3$ действительных потерь тоннажа, что эти потери фактически в марте месяце составляли 603 000 *т*, а в апреле дошли до 900 000 *т*; что большинство сообщений английской прессы о гибели многочисленных германских лодок и случаях их добровольной сдачи в плен вымышленны; что до сего времени нет ни одного реального средства противолодочной защиты и что при существующих условиях следует ожидать крушения Британской империи к 1 ноября 1917 г. Для американского адмирала такое положение дел было совершенно неожиданной новостью.

атаковавшего нашу подводную лодку «U33». Капитан парохода донес об утоплении германской лодки, что к счастью не соответствовало истине, и получил за это премию. Впоследствии этот капитан был взят нами в плен, осужден полевым судом и расстрелян во Фландрии. Фактически, по международным правилам, всякое вооружение коммерческих судов, даже в целях самозащиты, следовало рассматривать как противозаконное действие, а в данном случае было активное нападение на военное судно, что, естественно, не могло остаться безнаказанным. Случай потопления «Лузитании» 7 мая подводной лодкой «U20» уже достаточно освещен во 2-м отделе нашего труда; напомним только, что этот военный успех по дипломатическим соображениям привел к дальнейшему сокращению боевых действий лодок и составляет переход ко 2-му периоду ограниченной подводной войны.

На этот промежуток времени приходится, кроме многих других успешных операций лодок, знаменитый поход «U38» (Валентинер, Макс), давший 70 000 *т* (22 грузовых парохода, 5 рыбачьих и 3 парусника). Тогда же, 19 августа 1915 г., произошел уже упомянутый гнусный случай с «Баралонг». Приведем здесь лишь имя недостойного английского офицера — убийцу всего личного состава «U27» (Вегенер). Единственного оставшегося в живых из экипажа лодки, одного из офицеров последней, командир «Баралонг» велел истязать, так что тот остался на всю жизнь калекой. Фамилия этого «доблестного» англичанина Mc. Bride.

Третий подотдел этого военного периода считается нами с момента потопления «Арабика» и отмечен запрещением с этих пор атак всех без исключения пассажирских пароходов как больших, так и малых. Ограничение это особенно тяжело отразилось на деятельности лодок и торговой войне, так как если командиры раньше имели возможность знать немногие большие пассажирские пароходы, то теперь отличать все малые пассажирские от грузовых не представлялось возможным и должно было привести либо к отказу от атак во всех сомнительных случаях, либо же к новым политическим осложнениям по поводу гибели пассажиров.

Только в Средиземном море, где пассажирское движение было значительно слабее и не надо было опасаться за жизнь американских туристов, подводная война процветала почти что в неослабленном виде. Пользуясь этим, командованием туда были переброшены еще четыре большие лодки Флота Открытого моря.

Приказ от 20 сентября 1915 г., приостановивший вовсе подводную торговую войну к западу от Англии и в Канале, был логическим последствием всех предыдущих ограничений. Он оградил как наших командиров, так и дипломатию от нежелательных «случайностей», но зато в корне подорвал идею торговой войны в наиболее интересных районах, именно вокруг Англии.

Возможной осталась работа только подводных заградителей, а для того, чтобы как-нибудь использовать торпедные лодки, они также частично снабжались минами, которые выстреливались из торпедных аппаратов. Такая мера естественно, не могла дать благоприятных результатов.

Летом 1915 г. появилось первое, хотя и временное, но достаточно действенное средство борьбы с лодками — корабли-ловушки; ниже мы еще остановимся подробнее на них. Корабли-ловушки оправдали свое назначение главным образом опять-таки из-за ограничительных приказов, заставлявших лодки всплывать для осмотра судов.

Если бы Германия не дала себя запугать угрозами Америки, то, вероятно, часть из 12 погибших от ловушек лодок осталась бы цела. Большинство потерь от этого нового оружия падает на 1915 г., цифры же утопленного тоннажа снижаются со 175 000 *т* августа месяца до 130 000 *т* сентября 1915 г.

Разбирая вопрос о том, оправдала ли бы себя неограниченная подводная война в 1915 г., можно с уверенностью ответить положительно. Нам кажется, что начатая не в феврале, а летом 1915 г., без каких-либо ограничений подводная война могла достигнуть громадных результатов и возможно решила бы исход всей войны; кроме чисто военных выгод, такая война определила бы также наше политическое лицо, устранив навсегда колебательную политику дипломатов.

При начале подводных операций летом 1915 г., мы располагали достаточным количеством лодок для блокады Англии, так как кроме 44 наличных, наверное, уцелела бы еще и часть лодок, бесплодно погибших из-за недостаточной подготовленности личного состава в слишком рано начатой войне.

Статистика показывает, что при существовавших тяжелых условиях ограниченной подводной войны дальние походы лодок зачастую давали результаты от 20 до 30 тысяч тонн потопленного тоннажа. Имея такие данные, можно заранее сказать, что при несравненно более легких условиях неограниченной подводной войны в 1915 г. средняя цифра каждого дальнего похода равнялась бы 30 000 *т*, или считая поход лодки через каждые 2 месяца 15 000 *т* на лодку в месяц, а на 50 лодок сумму в 750 000 *т* за месяц.

Такие потери, не имея реальной противолодочной защиты и при почти полном отсутствии замены погибших судов вновь строящимися, Англия, конечно, долго не выдержала бы, в особенности без уверенности в то время на помощь Соединенных штатов.

Принимая среднюю цифру уничтожаемого тоннажа в 30 000 *т* для лодок всех типов, как больших, так и малых, нами допущена некоторая неточность в подсчете, но зато все остальные факторы взяты заведомо с уменьшением, что друг друга вполне компенсирует. Впрочем в период 1915 г. потери и меньшие, чем 750 000 *т*, принудили бы Англию к готовности заключить мир.

Успехи подводных лодок точно соответствовали способам ведения войны у берегов Англии, где за последний период времени, как нам известно, велась почти исключительно лишь одна минная война. Правда, вскоре (21 ноября 1915 г.) фландрские лодки вновь получили разрешение атаковывать без предупреждения суда противника в районе Дюнкерка и Гавра, однако, ввиду ограниченного района и злоупотребления противником нейтральными флагами, успех был весьма незначительный.

Если за весь этот период общий результат подводной войны не слишком заметно понизился, то только благодаря успешной деятельности лодок в Средиземном море, где охрана и вооружение купцов были недостаточно сильными и война могла вестись по призовому праву, а случайные инциденты с пассажирскими пароходами не обращали на себя такого внимания, как в Атлантике. С декабря месяца деятельность торпедных лодок на Северном театре несколько оживилась, имея целью воспрепятствовать переброске противником всех противолодочных средств на Средиземное море, а с 24 февраля 1916 г. была вновь установлена у Англии подводная торговая война, правда в самом ограниченном виде — только против воинских транспортов и вооруженных купцов. В марте же началась борьба против всех коммерческих судов противника в районе театра военных действий. За этот период борьбы у берегов Англии особо отличились «U20» (Schwieger), «U44» (Wagenführ), «U66» (v. Bothmer), «U69» (Wilhelms), «U70» (Wünsche), «UB18» (Steinbrinck) и «UB29» (Pustkuchen). Каждая из этих лодок утопила не менее 20—30 тысяч тонн торговых судов противника.

Из всех перечисленных героев-командиров в живых остались только Bothmer и Steinbrinck.

Недолго, однако, пришлось процветать ожившей подводной войне; после потопления «Суссекса» (24 марта 1916 г. «UB29»), повлекшего за собой большие политические осложнения, командованию пришлось, под давлением наших политиков, вновь перейти на войну по призовому праву (24 апреля 1916 г.).

2. Подводная война по призовому праву

(с 24 апреля 1916 г. по 1 февраля 1917 г.)

Этот удар подводной войне был тем сильнее, что как раз к этому времени успех лодок поднялся (сравните месяцы март и апрель 1916 г.) из-за усиленной деятельности фландрских подводных заградителей и возвращения к работе торпедных лодок в водах Англии. Теперь с последним приказом от 24 апреля 1916 г. мы должны были вновь испытать полное разочарование и быть свидетелями понижения результатов лодочных операций.

Несмотря на отличное состояние лодок как по количеству, так и по качеству личного состава и техники, вследствие созданных невозможных условий войны, пришлось приостановить посылку в походы лодок Флота Открытого моря и Фландрского морского корпуса.

Компромиссное предложение начальника подводных лодок коммодора Бауера о переносе деятельности лодок к западному побережью Ирландии, что, по его мнению, дало бы хорошие результаты, было отклонено начальником Адмирал-штаба, несмотря на ходатайство командующего флотом. Боясь новых «случаев», начальник Адмирал-штаба, под давлением Бетман-Гольвега, требовал полной гарантии неповторения каких-либо инцидентов. Такового обещания, конечно, ни командующий флотом, ни начальник фландрских сил

дать не могли. Как раз последний случай с «Суссексом» ясно показал невозможность обойтись даже при войне по призовому праву с прецедентами, ведущими к политическим осложнениям. Указанный пароход был принят за вспомогательный военный корабль и как таковой потоплен. Мнение наших политических руководителей, что на Северном театре война могла бы вестись также по призовому праву, как и на Средиземном, было ошибочным, ввиду совершенно различных условий театра и главным образом из-за отсутствия на последнем интересов Америки.

Период времени с апреля до осени 1916 г. был, в отличие от прежних временных периодов затишья, полным застоем подводной войны. Такая абсолютная бездеятельность лодок при прочем колоссальном военном напряжении не могла просуществовать еще дольше, так как она давала передышку противнику, пользуясь которой он восстанавливал свой тоннаж и развивал противолодочные средства. Поэтому подводная война нами была вновь начата в сентябре фландрскими силами, а в ноябре лодками Флота Открытого моря, правда в рамках призового права.

Много драгоценного времени было нами упущено из-за мистического страха перед Америкой, между тем как весна 1916 г. была крайним сроком начала энергичной подводной войны, без каких-либо ограничений.

Если мы пришли к выводу, что начатая летом 1915 г. неограниченная подводная война дала бы желаемый результат, то при соотношении сил весны 1916 г. полный успех нашего оружия был бы безусловно обеспечен. Однако, следует добавить, что оттягивание начального момента войны из месяца в месяц ухудшало наше положение.

По количеству и качеству лодок весной 1916 г. мы стояли неизмеримо выше февраля 1915 г. — начала подводной войны. Мы располагали не 27 лодками, как в феврале 1915 г., а 68 на фронте, к тому же с марта месяца предстояло вступление в строй новых лодок большой судостроительной программы. Все пополнение должно было выразиться в 141 лодке и, как было условлено с заводами, ими выпускалось по 10 лодок в месяц с марта по декабрь 1916 г. Также и по сравнению с летом 1915 г. по количеству лодок весна 1916 г. была более благоприятна; в дальнейшем течении войны, по числу прироста лодок, мы никогда не были в лучших условиях. Можно, конечно, возразить, что по одному количеству лодок нельзя судить об их силе, но нам известно, что в это время противник еще не обладал действительными противолодочными средствами и их появление относится главным образом к 1917 и 1918 гг.

Мы вправе поэтому заявить, что начатая в 1916 г. подводная неограниченная война дала бы примерно в 3 раза больше успехов, чем в 1917 г. и разрешила бы возложенную на нее задачу. Упущенный, под давлением дипломатии, благоприятный момент растянул войну на годы и поставил возможность конечного успеха под вопросительный знак. Подтверждение этого факта можно найти в речах многих политических и военных деятелей противника.

С хозяйственной точки зрения, как указывают донесения Адми-

рал-штаба, весна 1916 г. была также наиболее подходящим моментом начала неограниченной подводной войны и замена последней войной по призовому праву ни в какой мере не могла удовлетворить нас, разрушая все надежды на конечный успех. Особо выдающихся эпизодов за все это время было сравнительно мало. Следует отметить только гибель английского крейсера «Hampshire» у Оркнейских островов 3 июня 1916 г. на минах, поставленных подводной лодкой «U75» (капит.-лейт. Бейцен, Курт). Вместе с крейсером погиб организатор английской армии лорд Китченер.

Только в одном Средиземном море энергичным командирам все еще удавалось отличаться в борьбе с противником, подрывая его торговлю и снабжение. Так например «U39» (Форстман) утопила за свой майский поход 53 000 *т*, а «U35» (v. Arnauld de la Perière) в августе 91 000 *т*. Учитывая создавшуюся обстановку, командование приняло правильное решение о переброске дальнейших 4 больших лодок («U32», «U63» — «U65») на этот богатый добычей театр. Вскоре, однако, и на долю лодок отечественных вод, принимавших до того участие только в тяжелой минной войне и в борьбе против военных судов противника, выпала более интересная работа у побережья Норвегии и в Северном Ледовитом океане. В этих районах установился оживленный транспорт боевых припасов к Мурманскому побережью и в Белое море (Архангельск), влиявший на положение наших восточных фронтов. Поэтому на северные торговые пути с осени 1916 г. стали высылаться подводные лодки. В этих операциях особо отличились «U43» (Юрст), «U46» (Хиллебранд) и «U48» (Бусс), потопив целый ряд ценных пароходов с военными грузами. Значение, которое смогло иметь это военное снаряжение на ход войны на восточном театре, лучше всего характеризуется ассортиментом грузовых пароходов. Захваченный (Буссом) и приведенный в Вильгельмсгафен пароход «Sucham» имел на борту 7000 *т* военного снаряжения.

Утопленный (Юрстом) пароход «Быстрица» вез следующий груз румынской армии: 125 000 75-*мм* снарядов, 200 000 снарядов различного калибра, 576 000 пулеметных лент, 338 *т* взрывчатых веществ, 10 000 ружей, 100 пулеметов, 20 мортир, 93 автомобиля, 14 млн. ружейных патронов, а также стальные каски, аэростаты, ангары для самолетов, сталь и многое другое.

Весь его груз оценивался в 40 млн. золотых марок.

Если принять во внимание, что за время войны по крайней мере сотня таких пароходов была уничтожена лодками, легко понять значение подводной войны для сухопутных фронтов. Осенью того же 1916 г. предприняла свой знаменитый поход к берегам Северной Америки «U53» (Розе — 17 сентября 1916 г.) для предполагавшейся там встречи с торговой подводной лодкой «Бремен».

Наиболее тяжелые условия для «U53» были в начале похода, вследствие чрезвычайной перегруженности как топливом, так и остальными запасами. В дальнейшем изложении мы еще раз коснемся этого весьма удачного похода.

Идея использования торговых подводных лодок принадлежала Коммерческому флоту (Ломан — Бремен) и заключалась она в до-

ставке из Америки, несмотря на блокаду, необходимых для нас товаров.

Первой торговой подводной лодке «Дейтчланд» под командованием ее известного капитана Кениг удалось дважды совершить удачные рейсы в Америку, вторая же «Бремен» пропала без вести на первом походе. Причина ее гибели кроется, вероятно, в какой-либо допущенной ошибке при погружении или же в технической неисправности. После вступления Америки в войну торговые подводные лодки были перестроены в военные (подводные крейсера) и участвовали в крейсерских операциях под №№ 151—157. Из всех лодок это были наиболее трудно управляемые суда. В остальном из этого периода упадка деятельности лодок мало что можно сообщить, хотя предприимчивые командиры напрягали все свои силы для того, чтобы обойти всяческие препятствия, связанные с призовой войной и добиться в ее рамках наилучших результатов. Так например они в Бискайском заливе и у западного побережья Испании прибегали к использованию захваченных призов для ссаживания на них экипажей остальных потопленных кораблей.

Яркую картину того вреда, который мы сами себе наносили всякими ограничениями, дает рапорт командира «UB18» (Штейнбринк), который, находясь в июле 1916 г. перед Сеной и Гавром, 41 раз отказывался от атаки ввиду того, что по наружному своему виду проходящие суда казались обычными мирными купцами, когда на самом деле по всем предположениям это были воинские транспорта. Однако и этот рапорт не смог повлиять на изменение существующего положения.

Можно ли себе представить военачальника, не имеющего права по дипломатическим соображениям нарушить коммуникационные пути противника, пролегающие, как в данном случае Английский канал, на вражеской территории. Не было ли это актом самоубийства, которое мы и совершили в 1916 г.?

3. Неограниченная подводная война

(с 1 февраля 1917 г. до осени 1918 г.)

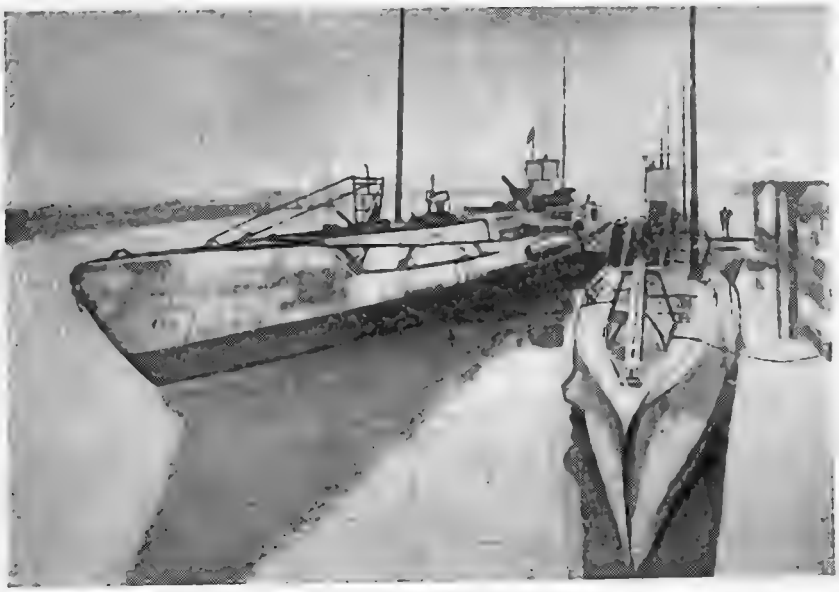
9 января 1917 г. под давлением высшего армейского командования было наконец-то вынесено постановление о необходимости перехода к подводной неограниченной войне. К этому решению был вынужден присоединиться и сам канцлер. Ход развития мировой войны показал, что на победный исход на сухопутном фронте не приходилось более рассчитывать и что последняя надежда довести Германию до благоприятного мира ложилась на подводные лодки, принимая в расчет даже выступление Америки, тесно связанной к тому времени финансовыми и материальными интересами с Антантой.

Решением от 9 января фактически нарушалось данное нами обещание Америке, однако мы считали себя вправе так поступить ввиду того, что Вильсон не выполнил ожиданий, связанных с этим обещанием, и на такой случай Германия оставляла за собой полную свободу действий. Правоту нашего решения в настоящее время вряд ли кто станет оспаривать после того, как стало доподлинно

известно о неизбежном и заранее предрешенном вступлении в войну Соединенных штатов (ответ Вильсона на запрос сенатора Кумбера). Дальнейшие наши колебания привели бы только к лишней трате драгоценного времени, ни в коем случае не устраняя войну с Америкой.

Война по новому методу началась 1 февраля 1917 г. Роковой исход ее, казалось бы, доказывает, что последняя мера была применена слишком поздно. Так ли это было на самом деле и можно ли было заранее предвидеть конечный результат?

На оба вопроса следует ответить отрицательно. Часто высказываются предположения, что только Соединенные штаты спасли



Крейсерская подводная лодка и подводная лодка типа „М" у Гельголанда.

Англию и вместе с ней всю Антанту от поражения. Признавая громадное значение американской помощи как в хозяйственном, так и в военном отношении, в особенности на морском театре, мы все же не считаем этот фактор как единственно решающий. Правда, вступление Америки в войну дало колоссальное усиление противолодочной обороны, что было весьма тягостно нашим лодкам, однако пресечь подводную войну оно также не могло. С другой стороны известно, по словам самих американцев, что их судостроение для возмещения потопленного тоннажа, в своей основе было до конца войны чистейшим блеффом и имело лишь чисто психологическое значение, действуя на мораль противника, т. е. на нас немцев.

В конечном итоге причины неудачи подводной войны лежат в нас самих, что мы в дальнейшем изложении постараемся выявить;

однако предвидение этих причин весной 1917 г. не было возможно, в особенности со стороны командования подводным плаванием. Следует вспомнить, что сам личный состав лодок восторженно приветствовал решение от 9 января, сознавая, что, несмотря на всю возложенную на него ответственность, ему наконец поставлена конкретная задача.

Как видно из всего предыдущего, автор ни в коем случае не имеет намерения оправдывать и прикрывать ошибки, допущенные военным командованием, считая, что только изучая эти ошибки, мы сможем на них учиться и приобретать опыт.

Основная допущенная ошибка заключалась в том, что в оценке ожидаемых результатов неограниченной подводной войны 1917 г. мы исходили из данных 1916 г., назначая срок окончания войны в 6 месяцев.

Ослепленное предвзятой идеей морское министерство, вообще уже туго строящее лодки, решило окончательно прекратить новое судостроение, считая его бесцельным, ввиду скорого окончания войны; во-вторых, морское командование и личный состав флота, считая себя связанным обещанием Адмирал-штабу закончить борьбу в 6 месяцев, начало войну самым усиленным темпом, выжимая из лодок все что только возможно и гоняясь исключительно за повышением количества уничтожаемого тоннажа.

Для сокращения времени подхода к районам операций лодки высылались кратчайшими, но более опасными путями, а особыми приказами о поведении на позициях командование стремилось добиться наивысших результатов, требуя максимального использования лодок.

Действительно, с началом неограниченной подводной войны успехи лодок поднялись до небывалой до сего времени степени (см. табл. 3) и например в апреле 1917 г. они достигли почти миллиона тонн уничтоженного тоннажа.

Соответственно усилению деятельности лодок и росту противолодочной защиты врагов стали повышаться и потери в лодочном составе. Так например погибли «U28», «U44», «U45», «U48», «U50», «U59», «U69», «U88», «UB39», «UB41», «UB75», «UB81», «UC26», «UC29», «UC30», «UC42», «UC44», «UC47», «UC51», «UC66».

К сожалению, этот список далеко не охватывает всех погибших за лето и осень 1917 г. подводных лодок.

Осенью 1917 г. стали вступать в строй лодки нового типа — подводные крейсера, перенесшие военные действия в самые отдаленные районы земного шара, как например, к северо-американскому побережью, к западному берегу Африки, Азорским островам и т. д.

Подводные крейсера делились на два класса:

1-й класс — бывшие торговые подводные лодки «U151 — 157» и 2-й класс — специально построенные подводные лодки, из коих до переворота в строй вступили и действовали всего лишь «U139—140».

Как первые лодки нового типа, оба корабля обладали большими конструктивными дефектами, а двум следующим улучшенным типам подводных крейсеров (см. табл. 1) уже не было суждено участвовать в боевой работе. Всего подводными крейсерами за время

войны было предпринято 8 дальних походов к северо-американскому побережью и в военные зоны вокруг Азорских островов и Дакара (западная Африка). Сами по себе эти походы давали хорошие результаты, в среднем около 30 000 *т* и рекордом «U155» (Еккельман) до 50 000 *т* и были благоприятны по условиям спокойной работы, ввиду отсутствия противолодочных средств в тех отдаленных районах. Минусом в использовании подводных крейсеров являлось слабо развитое судоходство в тех районах и чрезвычайно длительный переход лодок на позиции и возвращения в базу.

Отдавая должное личным качествам командиров и их энергии, такое использование лодок в целях подводной войны следует признать мало рациональным, так как в общем итоге результат трехмесячного похода подводного крейсера давал в половину меньше количества потопленного тоннажа нежели работа малой лодки в водах вокруг Англии. Кроме того длительные походы требовали весьма крупного и продолжительного ремонта.

Таким образом получалось, что малые лодки при значительно меньшем расходе материалов и личного состава отдавали вдвое больше полезной работы, чем подводные крейсера, быстрее достигая основной цели — подрыва морской торговли противника. Надежда устрашить Америку работой подводных крейсеров у ее берегов также не могла оправдаться, ввиду малочисленности этих кораблей.

Вышесказанным мы не хотим дать отрицательный отзыв типу самих крейсеров, но при нашем географическом расположении по отношению к Англии, вокруг которой концентрировались все торговые пути, и, имея стремление закончить борьбу в шестимесячный срок, было конечно большой ошибкой выносить подводную войну далеко за пределы Островного королевства. Как это часто повторяется в жизни, теория не оправдалась практикой, техника — тактикой.

Как обычно в Германии, ошибку следует искать не в технике, а в оперативных заданиях центра, подошедшего к разрешению вопроса чисто теоретически без согласования с практическими работниками.

Организационно эта вечная ошибка в данном случае выразилась в непосредственном управлении подводными крейсерами Адмиралштабом из Берлина.

Общее впечатление от подводной войны весной и летом 1917 г. было громадное. По подсчетам английского адмиралтейства выходило, что к 1 ноября 1917 г. Великобритания вынуждена будет просить мира, не выдержав подводной блокады.

Однако послушаем, для большей ясности, мнение руководящих лиц наших врагов.

Адмирал виконт Джеллико, первый морской лорд адмиралтейства (с 5 декабря 1916 г.) в своем труде (The Crisis of the Naval War) следующими словами рисует создавшееся положение: «Осознание критического положения, худшего за всю историю Англии, подорвало бы столь необходимую веру в победу нашего народа. Истина не могла быть обнародована, дабы не дать противнику еще лиш-

них козырей в руки. Но те, которые изо дня в день видели как противник в повышающем масштабе уничтожал наш грузовой тоннаж, смотрели на будущее с великой тревогой. Они имели достаточно причин дать себе ясный отчет о последствиях мрачных дней неограниченной подводной войны. Темп уничтожения лодок противника был совершенно недостаточен и в то время как в Германии строилось много новых лодок, наше торговое судостроение было минимально» и т. д.

Американский адмирал Симс писал в те дни послу Пейг в Лондон:[1] «Остается фактом, что противник имеет успех, а мы нет. Наши корабли топятся быстрее, чем их успевает возмещать мировое судостроение. Это означает, что противник близок к выигрышу войны, последнее не может быть секретом. В ближайшем будущем подводные лодки подорвут наши пути сообщения и как только им это удастся, мы вынуждены будем принять условия мира, продиктованные противником».

Своему правительству адмирал телеграфировал: «Коротко говоря, мое мнение то, что в настоящий момент мы готовы проиграть войну». Пожалуй еще более убедительно описание впечатлений, вынесенных этим адмиралом после его прибытия в Лондон в апреле 1917 г. Здесь он к своему ужасу должен был убедиться, что составленное им себе в Америке мнение о ходе войны было абсолютно неверно и что «немцы войну не только не проигрывают, а наоборот близки к победе».

В день своего приезда Симс имел беседу с Джеллико, сообщившим ему, что общие потери в тоннаже за февраль месяц составляли 536 000 *т*, в марте 603 000 *т* и в апреле дойдут, очевидно, до 900 000 *т*. Адмирал был потрясен, ибо такого катастрофического положения он себе совершенно не представлял. После высказанного им изумления адмиралу Джеллико, тот спокойно ответил: «Да, если наши потери будут продолжаться в том же масштабе, мы не сможем вести далее войну». Симс: «Похоже на то, что немцы выиграют войну». Джеллико: «Так оно и будет, если нам не удастся прекратить потери и притом как можно быстрей».

Как известно, Антанта не сумела в ближайшее время приостановить потери и последние держались до декабря 1917 г. месячной нормы в 600 000 *т* и более. Другие факторы, непредвиденные в то время, спасли Антанту; об этом однако позже. Здесь мы констатируем только то, что цифры уничтоженного тоннажа держались на уровне, к которому мы стремились, одиннадцать месяцев подряд.

Количество лодок в строю возросло за это время со 100 до 132 и пополнение покрывало потери (в среднем 5 лодок в месяц) с некоторым избытком. Однако этот прирост все же не удовлетворял требованиям строевого командования, предвидевшего более тяжелые времена и по его настоянию, вопреки желанию морского министерства, было наконец образовано отдельное Управление под-

[1] Соответствующая глава его книги имеет характерное название „Когда Германия была близка выиграть войну".

водным плаванием (под начальством вице-адмирала Ritter v. Mann—Edler v. Tiechler). Это управление взяло на себя разрешение всех подводных вопросов, подведомственных до сего времени различным отделам морского министерства.

Упорной, успешной работой, в полном контакте с промышленностью, новому Управлению удалось выдать заказы на постройку более 300 лодок. Реальные результаты деятельности этого оправдавшего себя учреждения стали выявляться поздней осенью 1918 г., но были к сожалению вскоре уничтожены.

В течение 1918 г. еще не было равномерного роста лодочного пополнения и в строй поступали лодки, построенные в разное время по старым нарядам. Состав фронтовых лодок колебался в течение времени с января по ноябрь 1918 г. от 112 до 128 лодок, достигнув своего максимума как раз в ноябре. Как результат деятельности Управления подводным плаванием с этого месяца должен был поступать ежемесячный значительный прирост лодок количеством от 13 до 22 штук. Расход подводных лодок вследствие гибели в боях и передачи в учебный отряд за первые 10 месяцев 1918 г. иногда превышал их прирост. Потери, исчисляемые в 1917 г. пятью лодками в месяц, повысились в 1918 г. в среднем до 8; однако статистика показывает, что за этот последний год процент гибели лодок не имел более тенденции повышаться и колебался вокруг указанной средней цифры, достигнув максимума в мае месяце.

Возможно, что нам удалось бы снизить количество потерь своевременным оставлением баз во Фландрии, так как обе тамошние флотилии несли примерно половину всех потерь после заграждения Канала англичанами (конец 1917 г.); однако, ввиду важного стратегического положения этих баз, прикрывающих правый фланг нашего западного фронта, о их очищении не могло быть и речи.

С ростом противолодочных средств с одной стороны, уменьшением объектов атак и постепенным падением численности лодок с другой, естественно должны были и сокращаться результаты подводной войны.

Старая норма свыше 600 000 *т* была достигнута в последний раз в марте месяце, затем она стала заметно уменьшаться. Но даже несмотря на это, влияние подводной войны продолжало чувствоваться союзниками в возрастающей степени, так как нехватка в тоннаже не могла быть устранена и болезненно отзывалась на ведении всей войны. Также не могли наши враги до самого конца войны думать о сокращении размеров борьбы с подводной опасностью, требовавшей напряженной деятельности миллионов людей и неисчислимого количества материалов и средств; наоборот, борьба с лодками расширялась все более и более, не достигнув предела до самого заключения мира.

Условия ведения подводной войны в 1918 г. были несомненно самыми тяжелыми. Для обеспечения лодкам более или менее безопасных выходов и входов привлекался фактически весь надводный флот, начиная с тральщиков, прокладывавших фарватеры среди минных полей, эсминцев и крейсеров, конвоирующих лодки и кончая линкорами для поддержки последних. При благоприят-

ных погодах производилось одновременное траление многочисленных фарватеров в Северном море, требовавшее наличия буквально всех сил, так что о какой-либо бездеятельности флота нечего и говорить.

Если эта непрерывная работа означала для больших кораблей нудную утомительную обязанность, то для малых она была сопряжена кроме всего еще и с постоянной опасностью подрыва на минах заграждения; и действительно, потери в тральщиках и миноносцах при этих операциях были весьма существенные.

Управление подводным плаванием, привлекавшее к распределению заказов самих представителей промышленности, открыло наконец глаза морскому министерству на громадные возможности, которые таила в себе наша промышленность.

Результатом такой совместной активной работы явился первоначально декабрьский заказ на 120 подводных лодок и далее июньский 1918 г. на 200. Что достижения тяжелой индустрии могли бы быть еще значительно повышены возвращением на заводы квалифицированной рабочей силы, было также осознано морским ведомством, однако, ходатайства об этом перед верховным командованием (Гинденбург и Людендорф) к сожалению не получили достаточного обоснования и поддержки и были поэтому отклонены последним. Главная вина в неудачах попыток проведения в жизнь указанного проекта падает безусловно на само морское ведомство, не представлявшее единого целого и не сумевшее из-за этого защитить свои жизненные интересы перед армией. Единой же власти, согласующей обоюдные интересы армии и флота, фактически не существовало.

Конечно, весьма сомнительно, получился ли бы другой результат этих ходатайств и при какой-либо иной лучшей организации и связи между обоими родами оружия (т. е. к концу 1917 г.), так как хотя высшее командование и высказалось принципиально за неограниченную подводную войну осенью 1916 г., однако, жертвовать для этой цели частью своих кадров не собиралось. Все лучшие мастеровые и рабочие, нужные в промышленности для постройки лодок, были также весьма необходимы в технических частях армии.

Для ведения подводной войны в действительно большом масштабе возможно потребовалось бы в конце концов ограничить наступательные тенденции армии, но мысль эта, понятная морякам по положению вещей того времени, армии показалась бы утопией.

Насколько больше смогла бы дать подводная война при полной технической помощи, включая сюда и личный состав, показали события после вступления адмирала Шеера в должность командующего всеми морскими силами (11 августа 1918 г.). Утверждение этой новой должности было вызвано необходимостью ввести наконец единоначалие в морском ведомстве и наладить контакт с армейским командованием.

Кроме этих задач, адмирал Шеер поставил себе целью максимально расширить рамки подводной войны и выработал программу

нового лодочного строительства, отвечавшую поставленной задаче. Переговоры с представителями промышленности выяснили, что последняя в состоянии поставлять первоначально по 16 лодок ежемесячно, а затем в недалеком будущем поднять эту цифру до 20, 25 и 30 лодок в месяц; казалось, что был найден путь для предотвращения дальнейшего уменьшения цифры уничтожаемого тоннажа и дающий надежду на благоприятный исход войны.

Свое окончательное оформление новая программа строительства лодок получила на заседании 1 октября 1918 г. в Кельне, на котором ясно выявились все громадные возможности нашей промышленности на пятом году войны и где армия в принципе решила помочь флоту необходимым техническим персоналом.

Тому обстоятельству, что пополнения стали поступать незамедлительно после принятия программы Шеера, мы всецело обязаны предшествующей работе Управления подводным плаванием и особо его начальнику адмиралу Ritter v. Mann.

Тем временем, в противовес всем ожиданиям и надеждам, подготавливался полный крах подводной войны по независимым от лодок причинам. Внутри государства нарастали осенние события 1918 г.

Уже 29 сентября, по приказанию верховного командования, началась эвакуация Фландрии. Для лодок это означало потерю базы Брюгге, ценную не столько в тактическом отношении после заграждения Канала, сколько своими великолепно оборудованными ремонтными мастерскими.

Несмотря на планомерную эвакуацию, 4 неспособные к самостоятельному переходу лодки были там взорваны. Остальные поступили в распоряжение начальника подводных лодок Флота Открытого моря.

Более ощутительные потери в лодках мы понесли при оставлении баз Пола и Катарро (28 октября), после крушения Дунайской монархии. Всего в этих портах было взорвано 10 лодок, а из числа возвращавшихся в Германию «U34» (Кладинг) пропала без вести.

Насколько моральные качества личного состава этих лодок были на высоте, указывает случай потопления в Гибралтаре английского линкора «Британия» подводной лодкой «UB50» (Кукат), покидавшей Адриатику.

С потерей Полы и Катарро подводное оружие вновь лишилось двух баз с только что налаженными и оборудованными мастерскими, позволявшими производство капитальных ремонтов.

Однако в конце концов потеря и этих баз могла быть терпима, так как Управлению подводным плаванием удалось наладить новые ремонтные мастерские в отечестве (у Финкенвердер и Любека) и расширить существовавшие.

Тем временем политические события чередовались одно за другим и быстро шли к своей развязке. Образованное в Германии новое правительство во главе с принцем Максом Баденским обратилось 5 октября к Вильсону с просьбой стать посредником мира — шаг, который неминуемо вел нашу страну к гибели. В предыдущих отделах мы уже давали оценку дальнейших событий; здесь коснемся только участия лодок в революционном движении.

Когда 29 октября на больших кораблях Флота Открытого моря вспыхнуло восстание, выразившееся первоначально в отказе части команд выйти в море для боя с противником, порядок и повиновение этих кораблей были достигнуты угрозой со стороны подводных лодок и эсминцев немедленного потопления бунтующих судов.

Зачинщики были арестованы и увезены, однако достигнутое повиновение было вновь утрачено с возвращением отдельных корабельных соединений в свои базы. В них команды почувствовали себя вне пределов власти командующего флотом и полностью связались с революционными организациями береговых морских частей, где как-раз находились наиболее активные революционные элементы. В Киле уволенные на берег команды встретились с транспортом арестованных революционеров и силой освободили последних. Пламя восстания вспыхнуло с новой силой во всех морских частях, начиная с Киля. После того как в Вильгельмсгафене морское и береговое командование, под давлением революционных войск и симпатизирующего им громадного большинства населения, вынуждено было признать рабоче-солдатские советы, все способные к выходу лодки покинули базу под командой своего начальника коммодора Михельсена. Лодки перешли сперва в Гельголанд, а затем к Вестланду, стремясь удержать эти крепости вне влияния революционного движения. Однако все попытки не привели к положительным результатам.

Та же картина повторилась и в Боркуме. Получив по радио сведения о приближении английских судов к Германской бухте, лодки в последний раз вышли в море навстречу врагу, но, никого не встретив, вернулись обратно. Ввиду отсутствия запасов продовольствия и топлива лодки не могли дольше держаться вне своих баз и их начальнику не оставалось ничего иного, как отдать приказ о возвращении всех лодок в порты, полностью захваченные к тому времени революционными частями. Большая часть команд разъехалась по домам, но вскоре была еще раз призвана для перевода своих заслуженных кораблей в Англию для их сдачи.

Этим актом закончилась боевая деятельность наших подводных лодок.

Отдел IV

ПРОТИВОЛОДОЧНАЯ ОБОРОНА

Чтобы понять методы борьбы лодок, необходимо знать ту силу сопротивления, которую им приходилось преодолевать. Это сопротивление исходило не только со стороны торговых судов, снабженных в течение войны всевозможными средствами защиты и нападения, но главным образом организовывалось специальным огромным аппаратом, поглощавшим такое количество людей и средств, что это имело влияние на общий ход военных событий последних двух лет.

Начало войны, или вернее ее первые два года, отмечено почти полным отсутствием средств противолодочной обороны, а немногие существовавшие средства были еще в зачаточном состоянии.

Наиболее серьезным противолодочным средством считалась легкая сеть, которую приходилось ставить с помощью судовых шлюпок по курсу лодки при ее атаке корабля. Если верить сообщениям, что на маневрах английского флота такие сети употреблялись и даже заставляли иногда лодки отказываться от атак, то причину этому следует искать в условностях маневров и вероятно в нежелании наматывать себе сети на винты.

Из книги Джеллико «Кризис морской войны», дающей полный перечень всего того, что предпринималось для борьбы с «подводной чумой», видно, что еще в декабре 1916 г. такие основные средства борьбы, как, например, ныряющие снаряды, глубинные бомбы, специальные самолеты, приборы подводной акустики и проч., были только в стадии проектирования. Несколько лучше обстояло дело со средствами обороны, — дымовыми завесами, паравanами, защитными сетями и пр., однако и они были еще далеки до совершенства при переходе в новый 1917 г.

От Джеллико и из других английских источников мы узнаем, что планомерное систематическое развитие противолодочные средства получили лишь начиная с декабря 1916 г. после образования в адмиралтействе отдела борьбы с подводными лодками.

На флоте организация сил, нужных для борьбы с лодками, была произведена только весной 1917 г., а наиболее действительные противолодочные средства появились лишь в течение 1917 и 1918 годов и были даже частично еще не закончены к концу войны.

Как следствие из вышесказанного вытекает, что при более раннем начале подводной войны, чем в действительности с февраля 1917 г., борьба с нею была бы значительно труднее и менее успешна.

1. Глубинные бомбы и бомбометатели

В 1917 г. существовало два типа глубинных бомб на 54 и 136 *кг* взрывчатого вещества (тринитротолуол).

Предполагалось, что каждое сторожевое судно будет снабжено четырьмя такими бомбами, однако первое время их нехватало даже на такое скромное требование. Только с 1918 г. эсминцы стали снабжаться полным комплектом бомб (30—40 штук на судно). Несовершенство дистанционных трубок долгое время не допускало производить взрывы на больших глубинах, а малые бомбы оказались вообще непригодными из-за их слабого действия. Опыт показал, что для нанесения серьезных повреждений лодке взрыв крупной 136-*кг* бомбы должен был располагаться не далее 9 *м* от борта; на расстоянии в 20 *м* можно было надеяться только на моральный эффект.

Бомбометатели, допускавшие обстрел лодок с близких дистан-

щий глубинными бомбами, впервые появились в июле 1917 г., а к 1 декабря того же года их было на фронте всего около 238 штук.

Кроме этих бомбометателей были введены еще гаубицы, стрелявшие по погруженным лодкам с больших дистанций, доходивших до 1100—2400 *м*, гранатами с весом заряда в 45 *кг*. Разница между обоими типами метателей заключалась лишь в том, что первые метали на короткие дистанции бомбы исключительно фугасного действия, а вторые стреляли на дальние расстояния, поражая лодки как действием взрыва, так и непосредственно осколками.

2. Гидрофоны

Роль этих приборов сводилась к замене зрения слухом, т. е. они служили для обнаружения на слух скрытых подводных лодок. Как известно, такие аппараты существовали у нас уже до войны и употреблялись с 1914 г. для подводной сигнализации, однако, к новым гидрофонам ставились требования не только принимать шум от винтов, помп и пр., но давать также направление на объект, издающий его. Запеленгованный с нескольких кораблей звук естественно давал точное местонахождение источника шума, а с определением места источника, в данном случае лодки, облегчалась и борьба с ней.

Только к концу 1917 г. стали поступать на вооружение гидрофоны, дававшие более или менее удовлетворительные результаты по определению направления звука и лишь в 1918 г. добились точности этих приборов. Большой задержкой служила также длительность обучения личного состава по использованию гидрофонов.

Весьма сомнительно, что англичанам до самого конца войны удалось добиться хороших результатов от своих систем акустических приборов, ввиду того, что они осложнили себе и без того трудную задачу улавливания звуков требованием определения направления звука на ходу корабля слухача.

Типы английских гидрофонов были так называемые Nash — Fisch (по имени изобретателя Nash) и типа плавника акулы; с осени 1917 г. появились и другие системы, вероятно подражание американской модели. Американцы с самого начала пришли к тому, что в момент подслушивания наблюдающее судно должно было стопорить машины. Тактика работы с слуховыми аппаратами заключалась в том, что на ведущем корабле (обычно среднее из трех подслушивающих судов) наносилось на карте счислимое место преследуемой лодки по пеленгам со всех трех кораблей, после чего аппараты поднимались и сторожевики шли широким фронтом к точке пересечения пеленгов, т. е. к предполагаемому месту противника. Затем, подойдя стопорились, вновь слушали и т. д. Такой маневр продолжался вплоть до момента, когда можно было переходить в атаку глубинными бомбами.

Американские аппараты носили название труба-К и труба-С, из коих первый тип служил для больших расстояний, а второй для малых.

По оценке адмирала Симса они были значительно лучше английских буксируемых приборов и аппараты типа К, при благоприятных условиях, давали отсчеты направления уже с 20 миль.

Без сомнения, гидрофоны к концу войны сильно стесняли действия лодок и дали не мало успехов нашим противникам.

Носителями этих подводных слуховых аппаратов обычно брались небольшие 24 — 30-метровые быстроходные (30 узл.) суда, недостатки которых, однако, состояли в малой мореходности и ограниченности радиуса действий.

Американцы окрестили их охотниками лодок (subshasers).

Англичане вооружали гидрофонами дрифтеры (суда для охраны сетей), патрульные суда (P-boats) и моторные катера (C. M. B. s-Coastal Motor Boats — M. L. s-Motor Launches).

Все эти типы судов были сведены во флотилии, задача которых заключалась в постоянных поисках лодок в их районах операций у побережий.

Для усиления наблюдений в опасных районах выставлялись еще слуховые буи, передававшие звук от шума винтов проходящих лодок на береговые наблюдательные посты. Таких гидрофонных береговых станций к концу 1917 г. было 12, в 1918 г. число их значительно увеличилось.

Ко всей этой организации надо причислить еще опытовые станции и курсы подготовки личного состава. Некоторое понятие о громадных размерах всей организации слуховой службы дают нам сообщения, что в одной Англии были обучены этому делу свыше 1000 офицеров и 2000 нижних чинов.

3. Воздушные силы

Этот род оружия был также использован в противолодочной борьбе, правда лишь с 1917 г., из-за отсутствия до этого времени годных типов аэростатов и аэропланов.

Из всех типов аэростатов наиболее пригодными для борьбы с лодками оказались самые малые не жесткие и их назначение сводилось не столько к активной борьбе, как для обнаруживания лодок и наблюдения за ними. Увидев лодку, они направляли к месту ее появления другие противолодочные средства или же при конвойной службе по их сигналу весь конвой своевременно уклонялся от курса лодки.

Для полной оценки этих воздушных кораблей следует, однако, прибавить, что они, как и почти все этого типа, могли работать только при тихой и ясной погоде.

При всем уважении к достижениям графа Цеппелина, надо сознаться, что аэростаты все же всегда будут обладать большими недостатками и как самостоятельный род оружия их использование возможно лишь при исключительно благоприятных условиях.

С развитием авиации наиболее опасными врагами лодок с конца 1917 г. стали гидропланы, снабжаемые тяжелыми бомбами. Однако, несмотря на быстрый рост воздушных сил и средств, союз-

ники не успели до конца войны расширить это дело до намеченной ими цели.

Не подлежит сомнению, что американская помощь как раз на этом поприще была наиболее реальна. Если Антанте удалось обеспечить оборону всех важных районов побережья воздушными эскадрильями и серьезнейшим образом угрожать с воздуха нашей базе Брюгге, то это почти исключительно заслуга Америки, о чем, однако, в английских источниках благоразумно умалчивается.

Первый отряд самолетов прибыл из Соединенных штатов во Францию в июне 1917 г. В начале 1918 г. была организована первая морская американская летная станция в Англии, а к концу войны американские воздушные силы в Европе насчитывали свыше 500 самолетов с личным составом в 2500 офицеров и 22 000 чел. команды.

Правда, такое стремительное развитие объясняется отчасти тем, что еще в 1916 г., значит в мирное время, был заложен фундамент всей организации воздушных сил и обучено необходимое число инструкторов.

Такие мероприятия Америки совершенно отчетливо указывают на то, что еще в 1916 г. Вильсон твердо решил, в случае угрозы поражения Англии, выступить ей на помощь вооруженной силой.

К окончанию войны американцы имели во Франции 6 воздушных станций, 3 базы для воздушных кораблей, 3 станции для змеев с полным оборудованием и северную эскадру бомбовозов против Брюгге. Одна последняя насчитывала 112 аппаратов с 305 офицерами и свыше 2000 чел. команды. Американский ремонтный авиазавод находился в Pauillac с обслуживающим персоналом в 20 000 чел., но до конца войны не был еще в полном ходу.

Из общего числа 39 атак американских самолетов Симс насчитывает 10 успешных, приведших к уничтожению атакованных лодок. Хотя сама по себе эта цифра явно преувеличена, остается вне сомнения, что только одно наличие угрозы с воздуха в весьма значительной степени стесняло действия лодок в прибрежных районах, даже после снабжения их зенитными перископами.

Остается отметить еще последнее средство воздушного наблюдения — привязные шары. Таковые употреблялись на сторожевых кораблях, главным образом при охране Отрантского пролива и поднимались с целью увеличения горизонта наблюдения и своевременного вызова противолодочных судов по обнаружении лодки.

4. Суда-ловушки

Противник называл их decoy-ships или сокращенно Q-ships. Идея судов-ловушек заключалась в маскировке военного судна под безобидного нейтрального купца. Такая мысль обещала особо хорошие успехи при ограниченной подводной войне, т. е. тогда, когда лодки должны были всплывать для осмотра останавливаемых судов; что созданием таких кораблей-ловушек нарушалось международное право, — никого не беспокоило.

Адмиралтейство организовало особый отдел для выбора соответствующих судов, личного состава, вооружения, снабжения и пр. и, как мы знаем, работа отдела увенчалась успехом.

С 1915 по 1917 год под ловушки брались суда всевозможных типов и тоннажа, как парусные, так и паровые, но с 1917 г., вследствие нехватки в тоннаже, а также ввиду того, что при неограниченной подводной войне (т. е. атак без предупреждения) опасность утопления больших судов-ловушек возросла, для этой цели стали брать только корабли малых размеров.

Мера эта давала еще ту выгоду, что для уничтожения малых торговых судов немецкие командиры, не желая тратить торпеды, зачастую пользовались артиллерией в надводном положении.

Маскировка орудийных установок на ловушках была настолько искусно сделана, что даже при осмотре этих судов в гавани нельзя было догадаться о их фактическом назначении; тем более невозможно было уловить это в перископ. В нужный момент мгновенным откидыванием фальшборта, крышек и пр. открывались скрытые пушки, которые держались в постоянной боевой готовности.

Некоторые ловушки вооружались, кроме того, подводными торпедными аппаратами на случай атак лодок в подводном состоянии.

Экипаж этих судов, понятно, не носил военной формы, был обычно как можно более неряшливо одет, частично в женское платье, не отдавал воинских почестей и т. п., вообще, делалось все возможное, чтобы только не походить на военный корабль.

При продолжительном дежурстве в одном районе часто прибегали к видоизменению за ночь наружного вида корабля, чтобы не навлечь подозрения в том, что купец долгое время держится в одном и том же месте.

Все эти хитрости не могли не дать результатов, но после первого случая с лодкой, избежавшей гибели от ловушки, успех их сильно снизился.

Дальнейший ущерб деятельности Q-ships принесла за собой неограниченная подводная война.

Они, конечно, должны были считаться с возможными торпедными попаданиями и были соответственно этому оборудованы в смысле непотопляемости, но зато от взрывов легко выходили из строя механизмы и оборудования, необходимые для боя или маскировки. Насколько нам известно, с середины лета 1917 г. не было больше потерь лодок от ловушек.

Особый род судов-ловушек представляли собой английские подводные лодки, работавшие совместно с рыбачьими судами; всего они имели два потопления наших лодок в 1915 г.

Общая сумма потерь от судов-ловушек за 1915—1917 гг. составляет 12 подводных лодок, — безусловный успех, достигнутый, конечно, главным образом благодаря нашему неправильному использованию лодок до февраля 1917 г.

5. Надводные корабли

До 1917 г. Англия сильно нуждалась в судах, пригодных для борьбы с лодками, и только при помощи Америки постепенно изжила этот кризис. Наиболее соответствующие этой цели быстроходные эсминцы не могли быть выделены из состава флота до тех пор, пока существовали германские морские силы, и поэтому долгое время англичане довольствовались старыми миноносцами, вооруженными рыбачьими пароходами и яхтами. Все эти тихоходы не были в состоянии достаточно быстро настигать лодки для принятия решительных мер.

Факты эти доказывают, что для ведения подводной войны необходимо иметь настолько сильный надводный флот, который мог бы связать все вспомогательные силы противника.

Конечно, в Англии весьма скоро ощутили нехватку подходящих судов и приложили много стараний для регулирования этого вопроса; однако, ввиду перегрузки верфей другими работами, достигли не слишком больших результатов.

Все их patrol-gunboats — патрульные суда (тип улучшенного тральщика,[1] силуэт которого похож на лодочный), coastal motor boats — прибрежные моторные катера и др. стоили немногого.

Построенные в 1916 г. 96 эсминцев (в следующем году 69) пошли все на конвойную службу с весны 1917 г., так что недостаток в противолодочных судах оставался.

Заказанные в Америке Францией и Англией специальные лодочные истребители (Chasers или subchasers) оказались мало годными, вследствие их недостаточной мореходности (они были всего 26-метровой длины). Всего таких судов было заказано около 500, но так как они могли работать только в тихую погоду, не удаляясь от береговой полосы, то большой пользы в борьбе с лодками принести не могли.

Более приспособленными оказались американские охотники за лодками, длиною в 37 *м* с мореходными качествами, позволявшими самостоятельный переход из Америки в Англию при довольно свежей погоде. Особо ценными они оказались благодаря быстроходности и мореходным качествам при работах с гидрофонами. Две первые американские флотилии в составе 36 катеров базировались с 30 июня 1917 г. в Плимуте и весьма успешно несли охрану от Start Point до Lizard Head, впоследствии они работали у Бреста, Scillies и т. д.

Однотипные флотилии держались также в Квинстоуне (Ирландия) и в Корфу для охраны Ирландского моря и Отрантского пролива.

Контр-адмирал Симс упоминает о многочисленных успехах флотилий в их борьбе с лодками, из коих якобы 6 потоплений приходится на охранные флотилии Отрантского пролива. Последнюю цифру следует считать сильно преувеличенной.

Также утверждения Симса, что, якобы, германские лодки в Адриатике были настолько запуганы американскими истребите-

[1] Океанское рыбачье судно.

лями, что перед отправлением в походы офицерам приходилось с оружием в руках загонять команды на лодки, конечно, явная ложь, в которую он, вероятно, сам не верит; ему все же следовало бы иметь несколько больше уважения к достойному противнику.

6. Подводные лодки

Английские подводные лодки, использование которых в начале войны сводилось исключительно только к дежурствам в Германской бухте, с лета 1915 г. стали высылаться для борьбы с нашими лодками, так как к этому времени взгляд на подводное оружие, как на противолодочное средство, резко изменился. Вскоре

Выход подводной лодки в море.

во всех важных пунктах Канала, побережья Ирландии и Шотландских островов стали дежурить неприятельские подводные флотилии для охоты за оперирующими в этих районах нашими лодками; при этом во избежание недоразумений каждая английская лодка обслуживала только определенный квадрат.

С середины 1917 г. для усиления этой охраны была привлечена к берегам Ирландии еще одна американская подводная флотилия.

Лодки противника оказались весьма опасными врагами нашим подводным лодкам по двум причинам:

Во-первых, им ставилась только одна вполне конкретная задача — топить германские лодки, в то время как наши гонялись за тоннажем и подводной опасности могли уделять лишь частицу внимания, стараясь избегать опасных встреч, что, однако, не всегда удавалось.

Во-вторых, нашим лодкам для экономии энергии, нужной для атак, приходилось днем держаться в надводном положении, тогда

как лодки противника в светлое время суток дежурили под водой, а ночью производили зарядки.

Для некоторого сглаживания этих преимуществ, германским лодкам рекомендовалось в опасных районах также находиться в подводном состоянии, либо проходить их самыми большими ходами, прибегая к зигзагам. Оба положения имели все же свои отрицательные стороны.

Противомерой служили еще и минные постановки с наших подводных заградителей в предполагаемых местах дежурств английских лодок; вероятно, целый ряд потерь лодок противника, официально погибших от неизвестных причин, следует отнести к гибели на этих заграждениях.

Капит.-лейт. Розе пишет в вахтенном журнале: „нейтральный". „Я ему разрешаю пройти, как мне это приказывает закон".

Несмотря, однако, на все наши ухищрения, защита противника своих вод лодками была весьма реальной угрозой нашим подводным операциям, внося своей скрытностью постоянный элемент тревоги и нервности в действия наших лодок.

Да и потери, понесенные нами от этого противолодочного средства, весьма и весьма значительны, несмотря на малый процент удачных атак. Англичане и мы подсчитываем эти потери в 19 лодок, Симс дает цифру 20.

По сравнению с потерями от минных заграждений и гидростатических бомб эти данные как будто и не велики, но, принимая во внимание малое количество неприятельских лодок, использованных для целей защиты, надо признать, что пропорционально последнее средство оказалось более действительным.

Надо предполагать, что и в войнах будущего число защитных лодок будет всегда относительно невелико по сравнению с противолодочными надводными судами и минами, но во всяком слу-

чае последняя война доказала, что в противовес вкоренившемуся мнению подводная лодка не только средство нападения слабой стороны, но и средство защиты сильного.

7. Мины и сети

Правильнее всего рассматривать оба эти средства защиты одновременно, как обычно взаимодействующие и дополняющие одно другое.

Первые сети, поставленные поперек Английского канала и передвигаемые течением, были так называемого сигнального типа. На плаву они держались рядом стеклянных шаров, вплетенных в верхнюю шкаторину, а сами сети делались из тонкой стальной проволоки. Отдельные полотнища сети были слабо скреплены друг с другом, с расчетом, чтобы попавшая в сеть лодка вырывала соответствующее полотнище и тащила бы его за собой, указывая свой путь стеклянными плавающими на поверхности шарами.

Естественно, что такие сети требовали охранения сторожевыми судами, которые дрейфовали вместе с ними (отсюда и название дрифтер). Таких дрифтеров было в июне 1915 г. в Дуврском районе 132 корабля, а путь их дрейфа шел от линии Goodwin — Rugtingen до линии Folkestone — Grisnez и обратно. По непроверенным сведениям эта система имела два случая уничтожения лодок, из коих один произошел 24 марта 1916 г. («UC3» или «UB13»).

После изобретения сетевых мин против лодок работа дрифтеров заключалась в установке таких сетей с минами и их охране. Так же, как и предшествующие, сети состояли из отдельных полотнищ, слабо связанных между собой, чтобы уткнувшаяся в них лодка, срывая полотнище, накрывала себя сетью и подтянула бы к своему борту подвешенные мины.

Эти сети обладали следующими недостатками:

1. Электрические взрыватели мин требовали постоянного контроля, что́ при свежих погодах, особенно в продолжительные зимние штормы, не могло быть осуществляемо.

2. Они не действовали при попадании лодки, идущей против течения, в сеть.

3. Глубинное течение в канале было настолько сильное, что вырывало полотнища из рамок, а потому сети не могли устанавливаться на достаточную глубину. Там, где глубины превышали 24 метра, ставились глубоководные мины перед сетью для воспрепятствования прохода лодок под сетью.

Первая сеть указанного типа была выставлена 1 мая 1916 г. у фландрского побережья, примерно от Нью-порта и до Бланкенберга длиною 23 мили. Однако, в октябре того же года, вследствие сильных зимних штормов охрана была снята, чем воспользовались наши фландрские силы и разрушили все сооружение. В конце июля 1917 г. сеть была вновь восстановлена англичанами.

Выставленное примерно около 1 января 1915 г. первое заграждение канала между Folkestone и Grisnez дополнялось сетями примерно той же конструкции с добавлением еще бона на по-

верхности воды, т. е. связанных между собой бревен для преграждения ночного прохода лодок в надводном положении. Надежды на эту преграду не оправдались, так как из-за громоздкости всей системы ни один якорь не смог удержать ее в нужном положении против течения. Вскоре от нее вовсе отказались, заменив постановкой сети в другом районе. Район последней находился между Goodwins и пловучим маяком Ruytingen, а в дальнейшем был продолжен до Snow-Bank (весна 1917 г.), но по отзывам англичан эта преграда не дала положительных результатов (длина ее была 28 миль).

В конечном итоге на сетях с минами, вероятно, погибло всего 4 лодки.

Ввиду того, что сети, даже усиленные минами, не смогли полностью удовлетворить поставленные им требования, пришли к идее замены их так называемым ступенчатым минным заграждением (т. е. по вертикали).

Практическое применение таковых заграждений долгое время задерживалось из-за отсутствия у Антанты надежного типа противолодочных глубинных мин.

Как английские, так и американские мины, дававшие удовлетворительные результаты против надводных кораблей, по отношению к лодкам не годились вовсе; кроме всех прочих недостатков из-за неудачной конструкции гидростатического прибора, мины эти часто всплывали, обнаруживая тем самым выставленные поля. Лишь к концу 1916 г. удалось сконструировать более удачную мину по германскому образцу (тип «Н»). Таких мин к октябрю 1917 г. было изготовлено всего 1500 штук и только с этого месяца они стали поступать на вооружение большими партиями, так что в декабре того же года англичане смогли выставить первое надежное большое противолодочное заграждение из десяти рядов (всего 4000 мин) между Folkestone и Grisnez. Постановка этого заграждения, усиленного к тому еще световой завесой для воспрепятствования прохода лодок в ночное время, весьма вредно отразилась на деятельности лодок фландрской базы Брюгге, значение которой для подводной войны с этого времени значительно упало.

Было бы, конечно, ошибкой думать, что из-за несовершенства своего минного оружия, противник не пользовался им в первый период войны с 1914 по 1916 г. Наоборот, англичане с первого дня войны беспрерывно забрасывали Германскую бухту минами и ставили противолодочные заграждения у своих берегов.

По данным Джеллико, всего было выставлено до 1 октября 1917 г., т. е. до момента получения нового улучшенного образца мины, в Германской бухте 21 000 мин, а у берегов Англии 7400 противолодочных. В последней четверти 1917 г. к ним были добавлены еще 10 400 мин нового образца, а в течение 1918 г. ежемесячно выставлялись еще по 3000 штук. К этому же времени стала заметно отмечаться также помощь Соединенных штатов. На этом поприще, с целью удушения в корне подводной войны, американцы пришли к идее загородить, подобно Каналу, минным заграждением нордовый выход Северного моря. С чисто американ-

ским оптимизмом они взялись за это сложное дело уже с 1917 г., заказывая необходимые средства, строя специально для этой цели новые заводы, не имея фактически в тот период времени самого главного — мины, годной для глубин, доходящих до 274 метров между Норвегией и Оркнейскими островами. Длина предполагаемого заграждения насчитывала 250 миль с потребным количеством мин в 400 000 штук. Такое громадное количество даже американская промышленность вряд ли смогла бы доставить, однако своевременное изобретение в Америке антенной мины снизило эту цифру до 100 000 штук.

Для того чтобы заставить детонировать антенную мину, достаточно было коснуться минрепа, или одного из усов, исходящих от нее, хотя при этом эффект взрыва был несколько меньшим нежели при непосредственном ударе о самую мину. С изобретением антенной мины грандиозный план заграждения Северного моря удалось провести в жизнь.

Как известно, расчеты противника не вполне оправдались, так как они не учли того обстоятельства, что, как обычно, все новшества для того, чтобы стать мощным оружием и до применения их на фронте должны пройти длительный период испытаний и усовершенствований. Новая мина не была достаточно изучена и в действительности оправдала себя далеко не в той мере, как на это рассчитывали союзники. Так например, уже при самой постановке заграждения взорвалось мин в зависимости от районов от 4 до 19%. При тральных работах сразу по окончании войны выявилось, что на месте осталось всего 43% минного поля, а из стоящих с малым углублением мин только 28% и что мины без видимых причин постоянно взрывались сами.

Нашим лодкам, проходившим во время войны в 1918 г. через это заграждение, под непрерывный концерт взрывов, особенность этих мин была в достаточной мере знакома.

Понятно, что такое заграждение, уже по самому своему расположению далеко не полностью преграждавшее северный выход из Немецкого моря, при столь сильном разряжении в большой степени теряло свое значение.

Американцы, правда, насчитывают от 6 до 8 потопленных лодок на этом поле, однако наша проверка дала всего от 2 до 4 гибелей, и очевидно этим жертвам как-то очень не повезло.

На самом деле великое северное заграждение оказалось более опасным ставившим его заградителям и тральщикам, а не подводным лодкам, что и подтверждается количеством потерь.

Мы вполне понимаем нелюбовь английского адмиралтейства и флота к этому чисто американскому предприятию, но с другой стороны нельзя не оценить предприимчивости американских руководящих органов в разрешении самой проблемы и работоспособности и отваги личного состава при проведении ее в жизнь.

Тождественные заграждения американское командование предполагало выставить у Дарданелл (усиление существующего заграждения), в Отрантском проливе (перекрытие Адриатики) и еще в трех районах Средиземного моря (напр. в Гибралтарском проливе).

Хотя планы эти и не пришлось осуществить, но показателем того, как высоко расценивалась еще подводная опасность перед самым окончанием войны, служит тот факт, что указанные пять проектов были утверждены, несмотря на их баснословную стоимость, морским военным советом Антанты 14 сентября 1918 г. на конференции в Париже (Allied Naval Council).

За время войны одно только перекрытие Отрантского пролива сыграло некоторую роль в противолодочной борьбе и то незначительную, так как американская идея минного заграждения не могла быть осуществлена и охрана пролива состояла главным образом (в особенности глубоководных мест) из дрифтеров, эсминцев, моторных катеров и прочих вспомогательных судов. С июля 1918 г. в число охранных кораблей были включены еще 36 американских охотников за лодками.

Отрантский пролив, имея всего лишь 40 миль ширины, достигает глубин до 1000 метров, так что нам кажется, что о надежной закупорке его минным заграждением в годы войны не могло быть и речи; таковая задача была неразрешима и к 1925 г.

Показателем неполноценности существовавшего заграждения Отрантского пролива может служить тот факт, что, по нашим данным, достоверна гибель лишь одной лодки (UB87) в этом районе.

Что касается ценности минных заграждений в противолодочной борьбе, то, судя по опыту последней войны, видно, что минное оружие весьма действительно только при его массовом использовании. Доподлинно известно о гибели на минах 36 лодок, но, вероятно, из числа пропавших без вести часть из них приходится еще на этот род оружия.

Таким образом подсчет показывает, что мины еще более надежное противолодочное средство, чем глубинные бомбы, под действием которых погибло максимум 33 лодки; однако такое громадное употребление мин, как в прошлую войну, очевидно не всегда возможно, а следовательно и результаты могут быть иные.

8. Вооруженные торговые суда

Артиллерийское вооружение торговых судов, как один из видов борьбы с лодками, следует безусловно отнести к активным противолодочным средствам, так как, согласно секретных приказов Британского адмиралтейства, коммерческим судам предписывалось не только защищаться от лодок, но и нападать на них. Нам известен целый ряд случаев, еще со времени ограниченной подводной войны, когда всплывавшие для осмотра лодки подвергались атакам со стороны коммерческих судов.

Таковые действия англичан следует расценивать, как нарушение основ международного права, по смыслу которого ни одно торговое судно ни в коем случае не должно оказывать вооруженного сопротивления военному кораблю при выполнении последним своих обязанностей. Первоначальное поведение правительства Сое-

диненных штатов, до перехода на политическую платформу Вильсона, в полной степени подтверждает это.

Всяческие ссылки на историю прошлых столетий с указанием, что в те времена коммерческие суда, как правило, носили вооружение, не могут служить оправданием, так как тогда купцы вооружались против корсаров и пиратов, а не против военных судов.

Не считаясь с правовыми нормами, к концу 1916 г., т. е. за полтора месяца до начала неограниченной войны, 1420 английских пароходов получили артиллерийское вооружение. Действительно часть из них несла по одной пушке на юте, однако и это вооружение могло быть использовано активно, принимая бой с лодкой на кормовых углах. Независимо от артиллерии, самым распространенным методом борьбы коммерческих судов с лодками оставался опять-таки по приказанию свыше таранный удар, приведший, как известно, к гибели «U33» и «U76» (27 января 1917 г.), следовательно еще до начала неограниченной войны. Кроме этих потоплений насчитываются несколько случаев тяжелых повреждений лодок от тарана, а также и такие, когда лодки лишь с трудом уклонялись от смертоносного удара.

Случаев потопления лодок артиллерийским огнем с коммерческих судов история войны не знает, но зато легкие повреждения лодкам наносились неоднократно и зачастую последние лишались возможности осмотра купцов.

При таких обстоятельствах введение неограниченной подводной войны было просто-напросто вынужденным актом. Нам оставался выбор либо вовсе отказаться от продолжения подводной войны, либо перейти к новому методу борьбы.

В течение следующего 1917 г. Англия сумела вооружить еще 2987 торговых судов, причем на них были установлены не так, как раньше, устаревшие орудия, а пушки новейших моделей, калибра соответствующего лодочной артиллерии. За последний год более тысячи моряков были обучены обращению с этими установками, свыше 4000 капитанов и штурманов прошли курсы противолодочной борьбы и на эту тему читались лекции более, чем на 7000 судах. К началу 1918 г. примерно 90% всех торговых судов имело артиллерийское вооружение.

Приведенные цифры, касающиеся только одной Англии, с достаточной конкретностью указывают, в какой степени подводная война досаждала противнику и какие меры им принимались для ее ликвидации.

9. Пассивные средства обороны

На таких мелочах, как судовые сети, дымовые завесы, подводный трал, параван, мы не имеем возможности долго останавливаться и затронем вопрос о пассивных средствах лишь вкратце.

Дымовые приборы обычно устанавливались на юте кораблей, либо же завесы ставились посредством шашек, сбрасываемых за борт; последнее практиковалось обычно с конвоиров транспортов для скрытия последних от лодок. 1 апреля 1917 г. такими аппа-

ратами были снабжены около 1400 судов, к концу ноября того же года уже 4000. Назначение параванов сводилось к защите судов от мин: отводя мину от корпуса судна, параван подсекал минреп, отчего мина всплывала, обнаруживая этим поставленное заграждение. Введенный на снабжение в британском флоте с 1916 г. параван, по английским сведениям, предостерег по крайней мере 50 кораблей от взрывов на минах; данные эти можно считать не преувеличенными. В 1917 г., несмотря на дороговизну изготовления, параванами стали снабжаться также торговые суда и к декабрю того же года их насчитывалось уже 900 штук в коммерческом флоте. Впоследствии все остальные страны Антанты применили на своих кораблях это изобретение и благодаря его отличной работе успехи наших заградителей с 1918 г. заметно снизились.

О специальных мерах, принятых противником для сохранения судового состава, и о возмещении утопленного тоннажа новым судостроением необходимо упомянуть несколько подробнее.

10. Система конвоев

Возникновение этой системы следует отнести непосредственно к причинам громадных потерь в тоннаже весною 1917 г., требовавших радикальных мер для устранения создавшегося кризиса. По английским официальным данным, потери в тоннаже только от атак лодок (не считая гибели на минах и не принимая в расчет рыбачьи суда) составляли в апреле 1917 г. 831 000 т; это, кстати говоря, еще одно доказательство правильности наших подсчетов.

Конвойная система, вообще говоря, не была новшеством для англичан. Она применялась как в прошлые войны, так и в мировую еще до мая 1917 г., как например угольный транспорт из Англии во Францию, а также в торговле между Великобританией и Норвегией (Lerwik, Methil), но вся суть вопроса сводилась к объему, в каком эта система проводилась.

Одно дело дать охрану на какой-либо одной торговой линии и совсем другое заключить весь морской транспорт в определенные рамки конвойной системы. Для этого, во-первых, нехватало соответствующих сопровождающих сил, т. е. устарелых крейсеров и вспомогательных судов при океанских переходах, а также эсминцев и подобных судов для охраны вблизи берегов (примерно в прибрежной полосе в 400 миль шириной), где сами крейсера представляли собой объекты для атак лодок. Итак первое основное препятствие заключалось в отсутствии охранных судов, устраненное лишь со вступлением в войну Америки, которая предоставила для этой цели большинство своих эсминцев и охотников за лодками.

Второе препятствие лежало в самом торговом флоте.

В противоположность старым понятиям о конвоях, когда транспорты шли разбросанной кучей, имея только на виду охраняющие военные суда, теперь, вследствие экономии в судах сопровождения, требовался строй в несколько кильватерных колонн с неболь-

шими интервалами между ними, где каждому кораблю приходилось держать точное место и дистанцию, исходя из расчета уклонения отдельного судна от встречи с торпедой.

Задача эта, поставленная коммерческим судам, разнокалиберным по водоизмещению, с различными скоростями и разношерстным личным составом, была весьма сложна и трудно выполнима. Несмотря на умалчивание английскими источниками, известно, что главная заслуга в проведении в жизнь всей системы конвоев принадлежит адмиралу Симсу, сломившему сопротивление упрямых капитанов и добившемуся присылки из Америки соответствующего количества охранных судов.

Также пришлось преодолеть отрицательное отношение пароходных компаний, обеспокоенных тратой лишнего времени из-за конвойной системы, так как в таких колоннах ход естественно держался по худшему ходоку, а сборы всех судов к определенным портам отправки конвоя отнимали массу драгоценного времени. В среднем перевозоспособность всего тоннажа с введением конвойной системы понизилась примерно на 30%, что бесспорно следует отнести к успехам подводной войны.

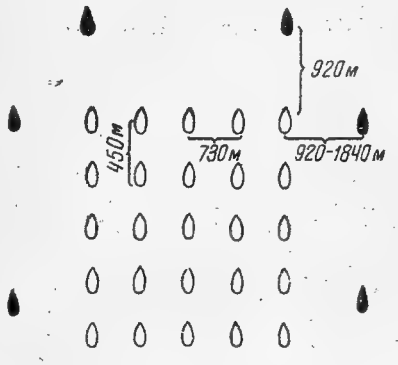


Схема построения.

Совместными усилиями английского адмиралтейства и американского адмирала Симса удалось составить первый опытовый конвой (в Гибралтаре, в мае месяце 1917 г.). Благополучное его прибытие без потерь 20 мая в Англию послужило доказательством, что вышеприведенные трудности все же преодолимы и поэтому уже на следующий день, т. е. 21 мая, адмиралтейство приняло принципиальное решение ввести систему конвоев и стало ее постепенно вводить на всех театрах войны.

На схеме построения показан порядок конвоя вблизи побережья в первое время его осуществления.

В приведенном примере транспортный отряд состоит из 25 кораблей под охраной только шести эсминцев; впоследствии охрана была усилена как по курсу, так и с бортов.

Между передовыми эсминцами и транспортами обычно шел еще ведущий корабль под флагом начальника конвоя, который и управлял всем движением.

Охранные эсминцы всегда ходили самыми полными ходами зигзагами, а транспорта прибегали к максимальным скоростям лишь в случаях грозящей опасности. Первое время вместо эсминцев брались рыбачьи пароходы, но вследствие их небольших скоростей они оказались малопригодными для несения такого рода службы и употреблялись лишь при тихоходных транспортах.

Для уменьшения возможности атак лодок, как правило, кон-

вои вытягивались больше в ширину, чем в длину. Количество сведенных в конвой судов было самое разнообразное, иногда оно значительно превышало число, взятое в нашем примере, но бывали и случаи конвоирования только двух или трех особо ценных транспортов.

Обычно за всяким конвоем можно было встретить еще один, якобы отставший или отбившийся транспорт, на самом же деле это было судно-ловушка.

Нашим подводным лодкам было безусловно весьма трудно при конвойной системе добираться до своей добычи.

Если они находились прямо по курсу отряда, то могли сравнительно легко попадать в самую гущу транспортов, но зато им грозила опасность таранного удара при обнаружении перископа, а также они лишались возможности стрельбы по направлениям аппаратов, т. е. по носу или по корме, и были вынуждены стрелять под каким-либо углом (очевидно с угловым прибором Обри. *Прим. перев.).*

Более простой была атака наружной боковой линии транспортов, но и в этом случае приходилось нырять под цепь охранных судов.

Следуя в районах, где можно было предполагать наличие лодок, с транспортов сбрасывались многочисленные бомбы-пугачи с целью заставить лодки думать, что они обнаружены и преследуются и тем самым заставить их уходить с перископной на большие глубины.

В ночное время конвойная система не могла полностью обеспечить от атак лодок и последние имели сравнительно большие шансы на успех.

Вообще говоря, конечно, защита торговли противника заключалась не в той или иной форме строя охраны транспортов, а в принятии за основу системы конвоев для всего морского транспорта и применение этой системы к обстановке войны.

С лета 1917 г. функции по управлению конвойной службы взяло на себя адмиралтейство, где была организована так называемая конвойная секция, выделенная из отдела, ведающего всем движением торговых судов.

Этот отдел в свою очередь был частицей громадного департамента по борьбе с подводными лодками, во главе которого стоял второй помощник Naval Staff. Департамент этот, расширяясь все более и более, занимал весьма независимое положение, объединяя в себе целый ряд отделов, как например по тральному делу, средств борьбы с лодками и морскую торговлю.

Секция конвойной службы управляла по радио всеми движениями конвоев в их пути до подхода к портам прибытия, когда они вступали в подчинение начальников отдельных прибрежных районов.

Приказания, передаваемые начальнику океанского сопровождения транспортов и дальше через последнего отдельным конвойным начальникам (коммодорам), имели главным образом цель предотвратить пересечку курсов отдельных колонн, в особенности в

ночное время, а также и для своевременного отвода конвоев от опасных в отношении лодок районов. Такие опасные районы удавалось обнаруживать довольно просто помощью пеленгования лодок, которые, особенно в первое время, отличались излишней болтливостью; но и впоследствии лодки зачастую выдавали свои места, репетуя важные сигналы из Германии или сообщая другим лодкам о новых минных заграждениях. К тому же каждая атака сама по себе указывала точно место лодки, а менять часто свои позиции они не имели возможности.

Все сборные места (порты) конвоев были надлежаще защищены сетями, бонами и прочими ограждениями и в каждом таком пункте находился специально морской офицер со своим штабом, в обязанности которого входила организация конвоя, снабжение его инструкциями и прочее. В Бергене, например, этим делом занимался английский вице-консул, тоже морской офицер, на что норвежское правительство смотрело сквозь пальцы.

В 1917 г. главными сборными пунктами, кроме Бергена, были Гемптон-Род и Нью-Йорк в Соединенных штатах Америки, Сидней (кап. Бретон) и Галифакс (Канада), Сиерра Леоне и Дакар в западной Африке и Гибралтар.

Эти порты, с прибавлением в дальнейшем еще многих других, как бы всасывали в себя все единичные корабли и выпускали их затем сплоченными в конвои через каждые восемь или шестнадцать суток дальше.

В системе конвоев следует отмечать два вида: океанский конвой и прибрежный в наиболее опасной полосе от 300 до 400 миль у английского и французского побережий.

Первый обслуживался всевозможными устарелыми военными кораблями, из коих много было американских, вспомогательными крейсерами и т. п.; второй состоял обычно из эсминцев и рыбачьих пароходов, а в дальнейшем также из воздушных сил — аэростатов, дирижаблей, гидропланов и оперировавших вблизи подводных лодок.

Океанский конвой назначался сперва для защиты от германских вспомогательных крейсеров — блокадопрорывателей, а в дальнейшем роль его свелась к обучению на переходах транспортных флотилий держаться в строю до их передачи под охрану прибрежного конвоя.

В Средиземном море конвойная служба была сосредоточена в Мальте под руководством британского адмирала; однако она не получила той четкости и того значения, как в Атлантике, из-за отсутствия единства командования и постоянных разногласий между отдельными начальниками (французами и итальянцами).

По английским данным, потери в судовом составе конвоев в Атлантическом океане сократились от $^1/_{10}$ до $^1/_4$ по сравнению с гибелью отдельно плавающих кораблей, т. е. потери в общем тоннаже свелись к 1% (максимум $2\frac{1}{2}$%).

Правда, в 1917 г. еще можно было встретить большое количество одиночно следовавших торговых судов и бывали нередки случаи отставаний и потери кораблей из конвоев. С усовершен-

ствованием самой системы такие случаи в 1918 г. считались уже редкостью.

Слабая сторона конвойной системы, оставшаяся вплоть до самого конца войны, заключалась в том, что одновременная выгрузка всех транспортов в порту прибытия была невыполнима и части из них приходилось для этой цели переходить в соседние гавани без достаточной охраны.

Та же картина повторялась и при сборе к определенным пунктам, откуда они уже все вместе выводились под конвоем эсминцев, тральщиков и прочих судов до места рандеву с океанской охраной.

До 1 августа 1917 г. количество проведенных под конвоем судов достигало 10 000, а к концу войны около 91—92% всего судоходства было вовлечено в эту систему.

Для четкости всей организации, в свою очередь, требовалась громадная работа большого аппарата управления и обслуживания, понятие о котором дает, например, цифра личного состава одного только порта Гибралтара; так, для обслуживания этого конвоя состояло 314 офицеров и 4660 чел. команды американцев во главе с адмиралом.

Гибралтарские конвойные суда (малые крейсера, канонерки, яхты, старые эсминцы, таможенные корабли и т. п.) сделали за один только год 562 конвойных рейса.

Представляя собой, с одной стороны, громадную помеху работе подводных лодок, конвойная система, с другой стороны, снижала транспортную способность всего тоннажа примерно на $^2/_3$ и влекла за собой громадный расход средств и людей.

Далее, благодаря большой централизации и усложнению судоходства бывали нередки случаи простоя грузов и переброски для разгрузки пароходов из одного порта в другой, причем на таких переходах многие пароходы из-за недостаточной охраны нарывались на наши лодки и погибали. Жалобами на такие случаи пестрят газеты того времени, хотя обвиняется больше бюрократизм отдельных инстанций, а не сама система конвоя.

Мы находим уместным теперь же осветить вопрос, отчего в противоположность Средиземному морю было такое минимальное число утоплений войсковых транспортов на Атлантике, да из них еще большинство порожних.

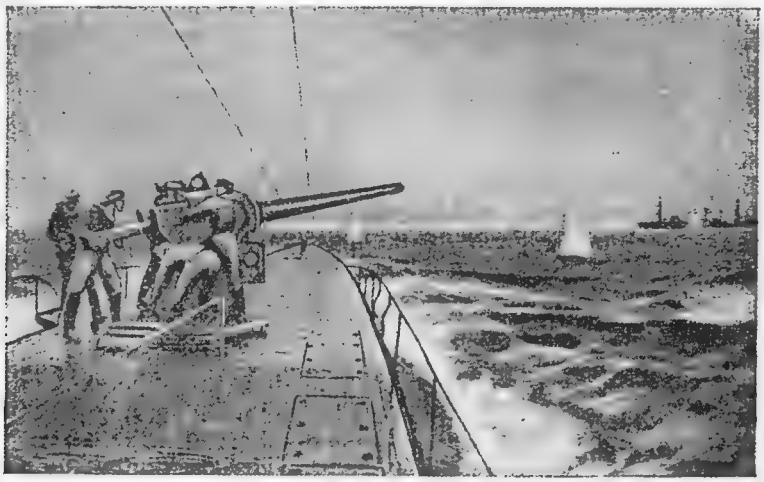
Совершенно очевидно, что наши лодки могли бы заняться уничтожением таких транспортов, если бы это не шло в ущерб их прямой задаче подрыва морской торговли противника.

Поставленная задача требовала полной концентрации лодок на важных узлах торговых путей, а поэтому они не могли гоняться за отдельными, хотя бы и ценными, войсковыми пароходами; это было бы нецелесообразной тратой сил и времени, учитывая при том, что для переброски войск, конечно, выбирались наиболее быстроходные корабли, ходившие секретными фарватерами, по возможности вне опасных зон.

В противоположность всему грузовому транспорту, идущему почти исключительно в английские порты Канала, войска выгру-

жались в портах западного побережья Франции, между Брестом и Бордо. Эти наиболее удаленные для наших лодок районы, в особенности после заграждения Канала (конец 1917 г.), были одновременно с этим наименее выгодными в смысле торговой войны.

Если сопоставить, что на один воинский транспорт приходилось, примерно, 100 грузовых, становится вполне понятным, что с изменением принципа торговой войны, т. е. перемены объектов атак, мы в громадной степени понизили бы цифру уничтожаемого тоннажа. Нам кажется весьма сомнительным, что перенос центра тяжести подводной войны на борьбу с войсковыми транспортами в какой-либо мере облегчил положение фронта, в особенности, принимая во внимание быстроходность этих транспортов (лучшие германские и английские ходоки), их сильную охрану и неблаго-



Бой с судном-ловушкой.

приятные условия для действий лодок у западного побережья Франции.

Опыт подтвердил, что слишком большая специализация задач в работе лодок не оправдала себя, и мы знаем, что например многократные попытки использования лодок против военных судов в определенных районах в большинстве случаев остались без результатов, несмотря на совместные действия нескольких лодок, расположенных в линиях.

Очевидно и с воинскими транспортами успех был бы не больше; конечно в течение большого промежутка времени несколько судов могло быть утоплено, но на исход войны это не имело бы решающего влияния. Все эти особые предприятия лодок следует рассматривать как бы охоту в богатой дичью местности за одним определенным зайцем на определенном месте. Без сомнения ягдташ такого охотника останется пустым, тогда как он мог бы быть набит другой дичью.

Итак, при создавшихся обстоятельствах единственно правильным было оставаться при ведении торговой подводной войны.

Правильность этой мысли подтверждают также и наши бывшие противники.

Франция и без того была переполнена войсками Антанты и центр тяжести всех затруднений заключался именно в снабжении этой многомиллионной массы всеми средствами, необходимыми для ведения войны. Для подрыва этого снабжения Германия вела подводную борьбу и если бы не преждевременный конец войны, результаты дали бы себя знать.

На предыдущих страницах мы по возможности дали полную картину всех военных средств отражения подводной опасности. Кроме этих чисто военных, принимались еще меры другого порядка и их цель заключалась в восстановлении потерь и в смягчении действия подводной блокады. К такому виду борьбы относятся меры экономического характера: введение пайков, участие государств в страховании судов и в особенности новое судостроение.

Нет возможности дать оценку всех видов экономической борьбы, однако на судостроении следует несколько остановиться уже по одной той причине, чтобы опровергнуть совершенно ни на чем неосновательное мнение, что постройкой новых кораблей взамен погибших вся работа лодок была фактически сведена на-нет.

Под восстановительным судостроением мы разумеем главным образом судостроение в Америке, так как Англия вскоре после начала войны лишилась возможности справляться на своих верфях даже с постройкой собственных военных судов, столь необходимых для борьбы с лодками, и зависела в этом частично от Америки; так например, эта страна построила для британского флота 550 быстроходных моторных катеров и большую часть охотников за лодками.

Таким образом о замене погибших судов новыми не могло быть и речи, в то время как Америка, пользуясь благоприятной обстановкой, приложила на этом поприще большие усилия и после войны сделалась опасным конкурентом Англии.

11. Новое судостроение

Наиболее конкретной мерой ослабить действие подводной войны являлось несомненно возмещение погибшего тоннажа новым. Для этой цели, однако, надо было всем государствам с самого начала настолько усилить судостроение, чтобы каждый погибший пароход заменялся бы вновь построенным. В действительности такая предпосылка не могла быть выполнена ввиду того, что никто не мог предвидеть потери в тоннаже, но с другой стороны казалось бы естественным ожидать с началом потерь более интенсивного строительства. Жизнь показала обратное: первые результаты подводной войны как бы парализовали не только торговлю, но и судостроение и не в одних только воюющих странах, где это легко объяснимо нехваткой рабочих рук (Англия), но также и в нейтральных государствах (напр. Америка). Только значительно позже, в самый разгар войны наступила реакция и началась лихорадочная работа над

восстановлением утерянного тоннажа. Результаты этой работы, однако, вообще говоря, выявились столь поздно, что о замене погибшего всемирного тоннажа до конца войны не могло быть и речи.

Развитие этих событий в Англии и Америке представляет собой особый интерес и нам стоит на них остановиться несколько подробнее.

а) Англия

Несмотря на повышение фрахта, в Англии к концу 1914 г. торговое судостроение почти полностью приостановилось из-за отсутствия свободных верфей, привлеченных правительством к постройке исключительно военных судов. Это явление коснулось отчасти и Америки, где британское правительство также заказало часть своих новых военных кораблей.

Под влиянием устрашающих потерь в торговом тоннаже и бешеного подъема фрахта, в октябре 1915 г. вновь появился интерес к торговому судостроению и в декабре того же года некоторые верфи были привлечены к работе в этой области.

Сознав опасное положение, английское правительство с марта 1916 г. стало производить сильный нажим для расширения судостроения и требовало скорейшего окончания работ по всем уже начатым постройкам торговых кораблей, оставляя для военных судов лишь небольшое количество заводов. Мера эта оказалась, однако, достаточно запоздалой, так как к тому времени замечалась уже большая нехватка как рабочих рук, так и материалов. Большинство рабочих было либо мобилизовано в армию, либо же работало на других военных заводах, а необходимые запасы строительного материала, главным образом стали, были использованы для снарядов и пушек. Пришлось ограничиться неквалифицированным составом рабочих и женским трудом, дававшим второсортную работу и, если к 1917 г. количество рабочих рук в отрасли судостроения превысило количество мирного времени, то коэфициент полезного действия не превышал его половины.

Вследствие нехватки стали министерство обороны взяло на себя обязанность распределения ее запасов по всем отраслям промышленности, что, однако, привело к упадку части индустрии.

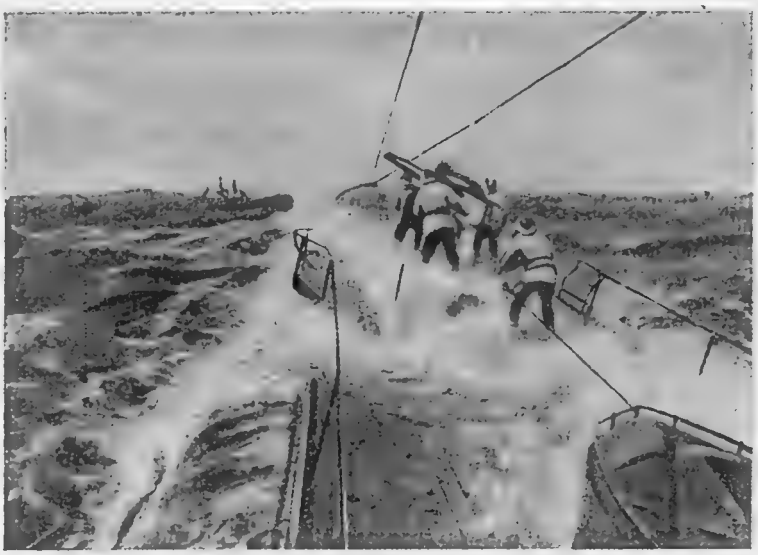
Ввиду угрожающего положения с материалами и заметного понижения качества работ в Shipping Controller был назначен диктатор (сэр Joseph Maclay) в декабре 1916 г. и в помощь ему была придана техническая комиссия в составе директоров верфей и инженеров.

Результатом последнего нововведения было повышение производительности труда рабочих и установление определенных стандартных типов вновь строящихся кораблей. Всего таких утвержденных стандартов было 7, исключительно для судов, предназначенных к перевозке зерна и продуктов питания.

Серийное строительство по одним и тем же шаблонам в значительной степени упростило и облегчило постройку судов. Следует добавить, что закладка пассажирских судов из-за их сложной конструкции запрещалась вовсе.

В целях большей согласованности в работе и регулирования взаимоотношений в мае 1917 г. были объединены адмиралтейство, армейское командование и министерство мореплавания под общее руководство сэра Eric-a Geddes. По его инициативе было приступлено к постройке 4 больших государственных верфей для расширения судостроения, от которых можно было ждать результаты с 1918 г., и благодаря его же деятельности к концу 1917 г. стал замечаться рост новых судов.

Однако, в связи с новым рабочим кризисом и сильным повышением аварийных случаев с кораблями, требовавшими крупных ремонтов, строительство вновь понизилось на одну треть в первой



Предупреждающий выстрел, чтобы остановить судно для осмотра.

четверти 1918 г. Ежемесячно около 1000 пароходов[1] нуждались в доковании, имея серьезные повреждения либо непосредственно от лодок (торпедные взрывы или от артиллерийского огня), либо же от столкновений, выбрасывания на берег и прочих последствий подводной войны.

Хотя Ллойд Джордж оптимистически обещал вернуть из армии 20 000 специалистов-корабельщиков, на самом деле было возвращено лишь 2000 человек, так что заметного улучшения в кораблестроении не наблюдалось.

Таким образом Англия была вынуждена и в 1918 г. во вред своим интересам зависеть от Америки, которая впервые в апреле того же года добилась равновесия между гибелью тоннажа и

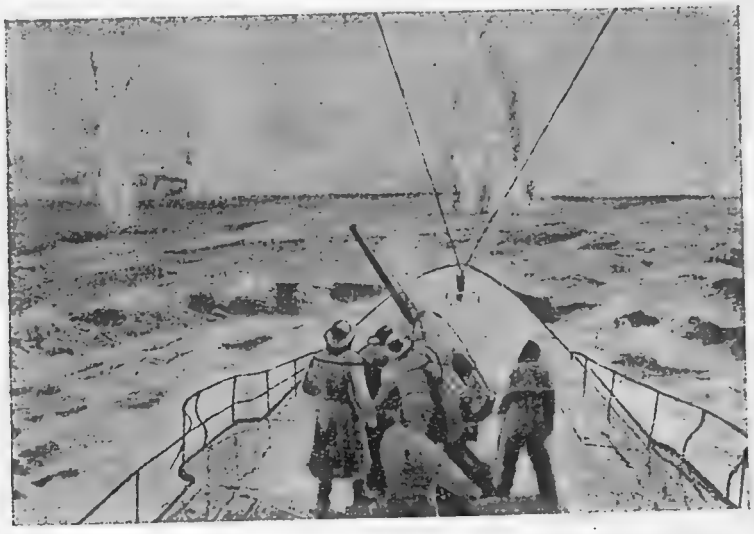
[1] По английским данным, к 1 января 1917 г. находилось в ремонте пароходов на 100 000 *m*, а к 1 января 1918 г. — 1 000 000 *m*, т. е. в десять раз больше.

вступлением нового в строй. Достижение это, однако, ни в коей мере не могло компенсировать ранее утопленный тоннаж.

б) Америка

С началом войны кораблестроение в Америке, так же как и везде, сперва снизилось; однако, интерес к новому строительству в этой стране возник раньше, чем где-либо — именно весной 1915 г., что отчасти объясняется английскими заказами.

Цены на постройку стали сильно повышаться, заработки рабочих вздувались; однако расширять свои заводы и верфи промышленники не желали, полагая, что скорый конец войны прекратит и надобность в новом судостроении.



Бой с „Англичанином".

Вскоре и в этой стране почувствовался кризис как в судостроительной стали, так и в машинах, из-за неподготовленности промышленности к столь интенсивному строительству, между тем как заказов хватало еще на несколько лет вперед. В конце концов выявилась необходимость контроля и организационной работы правительства в вопросах кораблестроения, хотя достижения единичных верфей были во многих случаях блестящие (спуск со стапеля 10 000 *т* парохода через 3 месяца после закладки).

Фактически целых два года правительство не могло поставить работу на надлежащие рельсы, что зависело не столько от неумения, сколько от отрицательного отношения общественного мнения к попыткам государственной власти вмешиваться в частные дела.

Какие затруднения ставились правительству видно из того, что внесенный им еще в 1915 г. проект закона о торговом судоходстве, требовавший ассигновки в 25 миллионов долларов на постройку и закупку судов, провалился. На следующий год аналогичное требо-

вание, повышенное только до 50 миллионов, прошло лишь в сентябре месяце, ввиду того, что в проект было еще включено право контроля государства в судостроении. Как ни странно, но утверждение закона было задержано еще на 3 месяца самим президентом и он вступил в силу 22 декабря 1916 г. Таким образом, правительственный контрольный орган Shipping Board (отдел торгового мореходства) к исполнению своих функций приступил только в начале 1917 г.

Первое время успех работы этого учреждения был весьма ограниченный оттого, что оно возглавлялось неподходящими людьми, политическими деятелями (до августа 1917 г.), учеными теоретиками, незнакомыми с нуждами торгового мореплавания и только после всех них с конца 1917 г. стали привлекаться и люди практики, которые остались во главе до конца войны.

За первый период существования Shipping Board был издан закон о запрещении продажи американских судов другим государствам (февраль 1917 г.), затем присвоено правительству право реквизиции всех строящихся в Америке судов (июнь 1917 г.), также был введен контроль цен на сталь. Одновременно оно приступило к выдаче заказов на деревянные корабли. В апреле 1917 г. Shipping Board основал Emergency Fleet Corporation, так называемое общество строительства спасательных судов — частное предприятие, которое под контролем отдела торгового мореходства получило право строить корабли, заключать контракты и покупать суда. Частный характер этого предприятия не помешал ему, однако, заниматься больше волокитой и бюрократизмом, чем делом, часто меняя условия контрактов, тем самым нарушая плавность работы заводов. Предложенный этим обществом стандартный тип деревянных кораблей также оказался мало пригодным.

При смене правления (одного армейского офицера и одного адвоката) в конце июля 1917 г. выяснилось, что, несмотря на большое количество заказов, 600 000 *т* железных и 1 200 000 *т* деревянных судов, все они были переданы на заводы, перегруженные работой на продолжительное время вперед. Возникновение же новых верфей было делом исключительно частной инициативы некоторых американских предприятий.

Во второй период было вынесено постановление о праве реквизиции строящихся кораблей и, в случае их принадлежности американским гражданам, с условием возвращения владельцам по окончании войны.

Заказы на деревянные суда сократились, так как тем временем выяснилось отсутствие потребного количества нужного дерева. Новое правление приступило к постройке 3 больших государственных судостроительных заводов-верфей, окончание которых намечалось в середине 1919 г. и из которых наиболее известный «Hog Island».

Далее были установлены размеры премий и штрафов и перезаключен ряд договоров; однако, когда до ноября 1917 г. не оказалось еще ни одного плавающего корабля Shipping Board'а, под давлением общественного мнения участились запросы в парламент относительно деятельности этого многострадального органа и смена

правления стала неизбежной, несмотря на улучшение перспектив судостроения.

В декабре 1917 г. отделу торгового мореходства были подведомственны 132 верфи, из коих 58 старых и 74 (!) новых. Постройка новых в большинстве случаев субсидировалась государством.

Рекордная быстрота судостроения для большого парохода в 8800 *т*, считая от закладки до спуска со стапеля, в это время была 64 рабочих дня.

Третий период существования отдела торгового мореходства, хотя и под управлением дельных руководителей, отмечен заторами в рабочей силе и материалах, так как последствия войны стали давать себя знать даже в Америке; этому еще способствовала также суровая зима 1917—1918 г.

Часть договоров оказалась слишком жесткой, а поэтому невыполненной, запасов материалов не удалось сделать, а изготовляемые к деревянным судам кили могли быть изготовлены лишь в течение 1918 г.

Взамен миллионов рабочих, ушедших в армию, надо было готовить смену, что со своей стороны требовало открытия школ для их подготовки. Необходимо было заняться вопросами постройки помещений для рабочих, о чем забыли при новом строительстве. Далее правительству пришлось регулировать также заработную плату, так как между отдельными заводами шла борьба на рынке труда и рабочие переманивались выгодными расценками работ.

При наличии таких затруднений лишь к самому концу войны удалось наладить работу частных заводов, а от государственных еще и в 1918 г. было слишком мало пользы.

Обстоятельства показали, что все указанные меры правительству следовало ввести применительно к частным заводам два года тому назад, а на государственных целых три.

Некоторую опасность для прогресса работы представляла собой система регулировки и равенства зарплаты, маловыгодной квалифицированным рабочим.

При разрешении таких щекотливых вопросов большую помощь принес Shipping Board, занимавшийся, кроме заключения договоров, также закупкой и распределением материалов, предоставлением государственных субсидий, системой поощрений, выдачей премий и взиманием штрафов, влияя на успешность работ, всеми мерами способствуя обучению рабочих и заботясь о их жизненных условиях и главным образом помещениях. Однако чуда и это полезное учреждение совершить не могло, оно только несколько смягчало неизбежные последствия и влияния войны в отношении недостатка рабочей силы и материалов.

Следует отдать должное, что большим достижением американских построек была их рекордная быстрота, так например (в середине 1918 г.) — 51 день для деревянного корабля и 27 дней 2 часа 50 минут для стального в 5500 тонн.

О том, каково качество работы было при такой спешке, к сожалению, умалчивается.

Все построенные суда, как деревянные, так и стальные, так же

как и в Англии, делались по одному шаблону; кроме принятого стандартного типа были еще попытки строить непотопляемые и бетонные корабли.

Хотя Америка, как и всегда при осуществлении новых идей, и в данном случае подошла к судостроению с большим воодушевлением и энергией, нельзя утверждать, что все ее героические усилия на этом поприще имели заметное влияние на исход торговой подводной войны, что и доказывают приведенные ниже цифровые данные. Как эти данные, так и сведения относительно судостроения Англии взяты из американских источников и соответствуют данным, опубликованным американским навигационным бюро торгового департамента (Bureau of Navigation Department of Commerce).

Согласно этим данным было построено океанских торговых судов свыше 100 брутто-регистровых тонн:

	в Англии:	в Америке:
1913 г.	1,93 млн. тонн	0,23 млн. тонн
1914 г.	1,68 „ „	0,16 „ „
1915 г.	0,65 „ „	0,16 „ „
1916 г.	0,60 „ „	0,38 „ „
1917 г.	1,16 „ „	0,82 „ „
1918 г.	1,34 „ „	2,60 „ „

Сюда же вошли около 1,2 млн. тонн американских деревянных судов весьма сомнительного качества и ценности.

Приведенные цифры показывают, что лишь в 1917 г. оба государства вместе взятые достигли примерно довоенного количества построек. Данные мирного времени содержат в себе, однако, еще и цифру тоннажа, который затем выбыл из строя по естественным причинам (аварии на море и выход из строя как устарелых) и который должен был быть восстановлен.

Далее видно, что, не считая потерь от подводной войны, уменьшение кораблестроения в 1915—1916 гг. выразилось круглым счетом в 3 млн. тонн, каковую сумму также необходимо учесть при подсчете наличия торгового тоннажа в 1918 г.

Если в 1918 г. мы наблюдаем внушительный рост судостроения в Америке, то результаты такового могли полностью выявиться фактически лишь в 1919 г., т. е. уже после окончания войны. [1]

Судостроение в других странах по сравнению с Англией и Америкой было незначительно и за 1915 и 1916 гг. упало почти до нуля.

Лишь в 1917 г. оно вновь поднялось до нормы мирного времени (0,8 млн. тонн), но заметного влияния на восстановление общей суммы тоннажа не могло иметь.

В ряде факторов, способствовавших поддержанию морской торговли Антанты, кораблестроение занимает далеко не первое место. Основные причины следует искать в реквизиции нейтральных су-

[1] Статистика 1922 г. показывает, что Англия хотя и восстановила к этому времени свои потери и по количеству тоннажа стояла выше 1913 г., она все же утеряла господство торгового флота и в процентном отношении мирового тоннажа снизилась с 41,5 до 34,2%, в то время как Америка повысилась с 13,7 до 26,5%.

дов, как строившихся, так и находившихся в английских и американских портах. Примером тому может служить захват в марте 1918 г. в Америке полмиллиона тоннажа голландских судов и восстановление захваченных германских.

Известно, что 50 процентов всех больших американских воинских транспортов были бывшие германские быстроходные пароходы. В общем и целом полученный тем или другим путем тоннаж составлял по данным к сентябрю 1918 г. следующие цифры:

Германские и австрийские суда	730 000 *т*	(118 пароходов)
Голландские	526 000 „	86 „
Других нейтральных стран	953 661 „	215 „
Итого.....	2 209 661 *т*	(419 пароходов)

Эти американские данные доказывают, что прирост тоннажа, полученный вышеприведенным образом, превысил прирост от судостроения, причем цифры приведены только для Америки и сюда не включен предоставленный Антанте Японией торговый флот в 150 000 *т*. Остальные страны Антанты увеличивали свой торговый флот примерно такими же путями, как и Америка. Англия, например, прибрала к своим рукам, якобы для лучшей охраны, пароходы тех компаний, где совладельцами состояли английские подданные.[1]

В конце 1917 г. Франция и Англия скупили целое большое аргентинское пароходное общество, что также заметно подняло общую сумму тоннажа.

Одной из наиболее радикальных мер для получения потребных судов от нейтральных стран было введение контроля над ввозом в их страны продовольствия и предметов первой необходимости. Если эти державы желали получать продовольствие, уголь, сырье и прочее, они должны были в виде компенсации предоставлять Антанте свои перевозочные средства.

Противники наши имели от этого двойную выгоду; во-первых, они получали столь необходимый тоннаж, а во-вторых, контролируя ввоз в нейтральные страны, допускали туда лишь необходимое для самой страны количество продовольствия и материалов, тем самым усиливая голодную блокаду Германии.

Без сомнения, в самый период войны, тоннаж, добытый последними указанными способами, сыграл более решающую роль, нежели вновь построенный, но зато значение последнего сказалось в громадной степени уже после войны и к 1 января 1922 г. мировой тоннаж, несмотря на все потери за войну, превышал таковой 1913 г. более чем в 2 раза.

Отдел V

МЕТОДЫ ВЕДЕНИЯ ВОЙНЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Было время, когда в борьбе между лодкой и надводным кораблем все преимущества хотели видеть на стороне первой. Для пер-

[1] Такая мера принесла во второй половине 1917 г. прибыль в 104 парохода, общей суммой в 150000 *т*.

вого периода войны такой взгляд, пожалуй, можно считать правильным, хотя следует принять во внимание, что и тогда в большинстве случаев лодкам приходилось воевать в неприятельских водах, терпя урон от минных заграждений и будучи стесненными в своих действиях навигационными препятствиями.

Слабая сторона лодки заключается в том, что она не всегда может находиться под водой, а должна периодически всплывать для производства зарядки батареи аккумуляторов. В этом состоянии она значительно слабее любого надводного корабля, так как небольшое повреждение корпуса лишает лодку ее главнейшего и, пожалуй, единственного преимущества ухода на глубину. При этих условиях и в начале войны, когда еще противолодочная защита только начинала зарождаться, деятельность лодок была совсем не так безопасна, как она может показаться профану в морском деле.

Наибольшие преимущества лодки имели естественно перед торговыми судами, которые в первый период военных действий, за малым исключением, были беззащитны. Правда, в Англии к началу войны имелось некоторое количество вооруженных пароходов, из коих часть должна была плавать под военным флагом и состояла в списках вспомогательных крейсеров, как например «Лузитания» и «Мавритания» и другие, которые хотя и носили коммерческий флаг, но имели артиллерийское вооружение для самозащиты (лорд Черчилль 6 марта 1913 г.). Но так как это нововведение существовало всего лишь с 1913 г., то число таких судов было весьма ограничено и составляло всего лишь 39 океанских пароходов.

Наибольшее внимание лодки должны были уделять траулерам (океанские рыбачьи пароходы) причисленным уже в 1910 г. к морскому резерву (naval reserve). Таких, сведенных во флотилии, судов числилось в британском флоте к июлю 1914 г. 82; в дальнейшем число их значительно повысилось.

Эти корабли, предназначенные первоначально к тралению и посыльной службе, стали вскоре употребляться также и в борьбе с лодками. Но несмотря на это, подводная война всю осень 1914 г. и большую часть зимы могла вестись по отношению к торговым судам по призовому праву. Лодки могли, не подвергаясь сами большой опасности, останавливать пароходы, осматривать их и, в случае нахождения военных грузов, топить, предварительно высадив экипаж на шлюпки. Уничтожение пароходов, обычно, практиковалось посредством подрывных патронов, прикрепляемых к подводной части. К сожалению, столь благоприятные условия ведения подводной войны того времени почти не были использованы, так как о торговой подводной войне мало кто думал, к ней не готовились и ее возникновение было результатом сложившейся обстановки.

Как только в Англии почуяли неизбежность подводной торговой войны, были изданы секретные приказы об использовании пароходами нейтральных флагов и т. п., а также им предписывалось брать лодки на таран.

Применение таких мер со стороны противника, неминуемо, повлекло за собой коренную ломку методов ведения войны также и со

стороны лодок. Применяемые до сего времени способы устарели и влекли за собой слишком большую опасность для самих лодок, так как опознание национальности судов отпало и в каждом корабле следовало предполагать опасного противника. К этому еще прибавилось и то обстоятельство, что Англия взялась за вооружение всех своих коммерческих судов. Такое положение вещей естественно должно было привести к скрытым атакам лодок на все вооруженные торговые суда.

Завидя издали судно, лодка выходила на него в атаку и, в случае обнаружения артиллерийского вооружения, топила его торпедным выстрелом; при отсутствии же вооружения, всплывала и действовала уже согласно призового права. Другим методом обнаружения средств защиты у противника служил артиллерийский обстрел его с дальних дистанций; однако, недостаток такого метода заключался в слабом вооружении самих лодок, которое (до «U30») состояло из одной 50 *мм* или 88 *мм* пушки и только последующие стали снабжаться 105 *мм* орудием. С дальнейшим развитием подводного плавания в начале неограниченной войны обычное артиллерийское вооружение состояло уже из двух 105 *мм* орудий. Артиллерия пароходов фактически ограничивалась не весом и размерами пушек, а наличием в данный момент того или иного калибра и в среднем состояло из 120 *мм* пушек. Слабая сторона коммерческих судов — большие размеры цели, компенсировалась, с другой стороны, большей устойчивостью артиллерийской платформы и меньшей уязвимостью, нежели лодки.

Известны многие случаи, когда последним приходилось прекращать артиллерийскую дуэль и отступать, ввиду опасности быть утопленными. Наиболее выгодным для лодок было артиллерийское нападение в сумерки, но такие случаи представлялись относительно редко и были также небезопасны для лодок, вследствие их недостаточно сильного артиллерийского вооружения.

Особую опасность для лодок приобрел огневой бой с вводом в строй судов-ловушек. Тактика этих судов заключалась в подманивании различными способами лодок на близкие дистанции для их верного уничтожения внезапным сильным артиллерийским огнем. Защитой против торпед ловушкам служила их малая осадка и надлежаще обеспеченная непотопляемость.

Из вышеприведенного явствует с совершенной очевидностью, что с вооружением коммерческих судов, злоупотреблением нейтральными флагами, появлением судов-ловушек и т. п., методы борьбы подводных лодок должны были соответственно измениться, несмотря на все протесты германской дипломатии. До того, как переходить к оценке новых методов борьбы, приведем несколько примеров боевой тактики лодок, применявшейся ими до начала неограниченной подводной войны.[1]

В августе 1917 г. английское судно-ловушка «Dunraven», шедшее под видом тяжело груженного купца, под командованием офи-

[1] Примеры взяты из более поздней эпохи, но характеризуют боевую деятельность лодок до 1917 г.

цера военного флота, вооруженное несколькими пушками среднего калибра и двумя подводными торпедными аппаратами, было атаковано в Бискайском заливе подводной лодкой «UC71» артиллерийским огнем. Как полагалось купцу, «Дунравен» стал уходить, отстреливаясь кормовой пушкой, давая намеренно недолеты для подманивания лодки.

Видя, что противник не желает приближаться, на ловушке, после полуторачасового безрезультатного боя, маскировали попадание в котельное отделение. Для этой цели из специально устроенного вокруг машинного люка паропровода был вытравлен пар и судно застопорило машины. Партия паники покинула его, предварительно устроив аварию шлюпки на талях при ее спуске. Однако и теперь надежды командира ловушки не оправдались, лодка не приблизилась на нужную дистанцию, а продолжала держать своего противника под дальним артиллерийским обстрелом и достигла, к своему счастью, трех последовательных попаданий в корму «Дунравен», вызвавших пожар и взрыв одной глубинной бомбы. Для ловушки наступил теперь, действительно, момент аварии, так как в кормовой части находились не только замаскированные пушки, но и бомбовый погреб. Тушить пожар было нельзя, выдерживая роль покинутого командой купца; да, кроме того, командир ни за что не согласился бы на это, так как к этому времени лодка стала приближаться. Наконец-то настало время открытия огня (400 метров), но в этот момент ветер нагнал дым от пожара между кораблем и целью, закрыв совершенно последнюю. Эта оттяжка времени спасла лодку, ввиду того что еще до того, как разошелся дым, последовал взрыв боеприпасов, подбросивший на воздух не только одно орудие, но и многих людей прислуги. Лодка, поняв в чем дело, ушла под воду. Только теперь командир ловушки отдал приказание ликвидировать пожар и позаботиться о раненых, не отказываясь, однако, от продолжения борьбы. Вторая паническая партия покинула судно, оставив на нем только прислугу двух орудий. Через несколько минут последовало ожидаемое попадание торпедой, силой которого были сорваны полупортики, скрывавшие пушки; люди, однако, остались скрытыми.

Как и следовало ожидать, лодка вновь всплыла, но не в углу обстрела бортовой артиллерии, а за кормой, открыв по тонущему и горящему противнику артиллерийский огонь.

Выдержку, которую показала команда «Дунравена» в этих тяжелых условиях на раскаленной палубе, следует признать выше всяких похвал, Судну-ловушке оставалась, однако, еще и теперь надежда на успех, если бы представилась возможность удачно использовать свое торпедное вооружение. И такая возможность была дана судьбою, так как лодка погрузилась и стала описывать циркуляцию вокруг неприятеля, высматривая его в перископ с ближайшей дистанции.

С «Дунравена» удалось выпустить из обоих аппаратов по торпеде, но обе они миновали цели.

Командир лодки видел вторую торпеду и мог теперь окончательно убедиться в назначении находящегося перед ним судна.

Исчерпав все средства нападения и считая игру проигранной, командир ловушки только теперь вызвал поджидавшую вблизи помощь, которая и подобрала остатки команды. Подводная лодка скрылась, а «Дунравен» затонул.

В данном случае командир ловушки, претендовавший на уничтожение четырех лодок, нашел своего мастера, но надо сознаться, что лодка неоднократно попадала в самые рискованные положения и, только благодаря счастливой судьбе, вышла из них невредимой.

Имя командира судна-ловушки Gordon Campbell, командира лодки Saltzwedel (впоследствии погибший).

Последний в своем военном дневнике описывает этот бой значительно более проще, нежели его английский соперник. То, что перед ним была ловушка, командиру стало ясно лишь под самый конец боя; а его осторожные действия объясняются привычкой командиров лодок остерегаться всякого парохода. Лодка обнаружила ловушку в 12 часов пополудни 8 августа 1917 г. и командир определил в нем грузовой пароход Blue-Funnel линии в 5000 *т* с 6 грузовыми люками.

Не имея возможности выйти на дистанцию торпедного выстрела, командир всплыл в 1 ч. 40 м. и открыл артиллерийский огонь из своей 88 *мм* пушки с дистанции 3000 *м*. Вскоре были отмечены два попадания в машинное отделение и одно в корму. Травление пара командир лодки считал результатом попадания, когда на самом деле только попадание в корму с последующим пожаром было реально, а все остальные повреждения маскировкой. При последовавшем в 2 ч. 50 м. взрыве отдельные подробности не были замечены из-за дальности расстояния (2000 *м*). По дальнейшим записям дневника оказывается, что в 2 ч. 52 м. противник открыл огонь из 120 *мм* пушки (расхождение с английскими данными), после чего лодка ушла под воду и выпустила по пароходу свою последнюю торпеду, которая и попала под машину. Далее командир наблюдал спуск, и отход от горящего судна 5 шлюпок и плота примерно с 57 людьми и спуск до половины английского военного флага.

Очевидно к этому времени он уже отдавал себе отчет о действительном характере противника, хотя особо не упоминает об этом.

Всплыв непосредственно под кормой противника, лодка выпустила по нему еще 10 снарядов-попаданий и затем обошла его под перископом (4 ч. 55 м.), не обнаружив признаков жизни на тонущем остове. Проходя по борту, командир лодки слышал шум винтов торпеды и увидел ее проходящей вблизи перископа, но, не имея сам торпед и видя, что противник тонет, решил обождать последующих событий, держась вблизи под водою.

В 6 ч. 10 м. подошли к месту боя 2 эсминца и американская яхта, после чего команда «Дунравена» вернулась на свой корабль и занялась тушением пожара.

Примерно около 9 часов один из эсминцев взял на буксир тонущее судно, однако, через час его вновь бросил. Наступление темноты помешало лодке производство дальнейших наблюдений.

Действия германского командира доказывают, что к этому времени (август 1917 г.) роль судов-ловушек была уже не та, как

раньше, так как, не узнав даже особенности противника, лодка вела себя во время всего боя, как бы имея перед собой ловушку.

Примером чисто артиллерийской дуэли может служить бой подводного крейсера «U152» (Franz) с американским вспомогательным крейсером «Ticonderoga».

Встреча кораблей произошла на рассвете 30 сентября 1918 г. в Атлантике. «U152» первая обнаружила во мгле противника с расстояния 3000 *м*, между тем как он ее увидел лишь с 200 *м*. Это обстоятельство решило весь ход последующего боя в пользу лодки, так как она имела выгоду применить принцип внезапности, в то время как орудия «Тикондерога» были покрыты чехлами вследствие сырой погоды. «Тикондерога», бывший германский пароход «Camilla Rickmers» в 5130 *т* принадлежал американскому правительству, имел воинскую команду и числился вспомогательным крейсером. Груз его состоял из военного снаряжения и войск.

Пароход этот отбился ночью от своего конвоя и, очевидно, пытался утром его отыскать, когда наткнулся на «U152».

Два первых залпа обеих 6-дюймовок подводного крейсера попали в мостик, в рубку рулевого и в радиорубку. Командиру оторвало ногу, остальные лица на мостике были убиты, а руль заклинило на борту, и пароход стал описывать циркуляции. Шестым выстрелом было выведено из строя носовое 76 *мм* орудие судна со всей прислугой.

Однако, несмотря на эти повреждения, бой далеко еще не был решен, так как одно попадание из кормового 152 *мм* орудия «Тикондерога» уничтожило бы лодку. Это орудие стреляло до самого конца и его прислуга, так же как и вся остальная команда американского корабля, показала много доблести во время боя.

Выпустив 35 снарядов, лодка заметила какой-то силуэт приближающегося судна, блеск выстрелов и ушла под воду. Эпизод этот остался невыясненным.

Перейдя под перископ, «U152» попыталась атаковать «Тикондерога» торпедой, что, однако, не удалось, вследствие неповоротливости лодки и продолжавшейся циркуляции парохода; тогда командир лодки всплыл, как только рассвело и занял более выгодную для себя позицию с наветренной стороны вспомогательного крейсера и продолжал артиллерийский бой с дистанции 2500 *м* (за это время поднялись ветер и волна).

Противник отвечал из своего кормового 152 *мм* орудия, результатом чего был всего лишь один раненый на лодке, в то время как он сам нес жестокие потери. В период вторичного боя, положение парохода стало безнадежным. Возникший пожар в средней части корабля, хотя и удалось ликвидировать, но количество жертв все увеличивалось и вскоре из 237 человек боеспособными осталось всего лишь 50. Палуба несчастного судна была похожа на бойню, тогда раненый командир решил поднять белый флаг и покинуть корабль. Однако из-за повреждения средств связи с кормой, пушка парохода продолжала стрелять, вынуждая лодку также к дальнейшему обстрелу. Только когда наконец лодке удалось удачным выстрелом сбить кормовое орудие и его прислугу, можно было пре-

кратить избиение. Оставшиеся в живых с «Тикондерога» стали спешно покидать судно, но вследствие повреждения гребных средств и талей на воду была спущена лишь одна шлюпка и один плот, последствием чего из 50 человек было спасено всего лишь 24; в 8 ч. 15 м. корабль пошел ко дну после почти $2^1/_2$-часового боя с одним перерывом. Первого помощника и старшего машиниста лодка забрала в плен, инженер-механик и 2-й старший машинист погибли в бою или утонули. Раненого командира и 21 человек команды, спасшихся на единственной шлюпке, подобрал несколько дней спустя английский пароход «Moorish Prince», плот же с большинством раненых пропал без вести. Подводная лодка, конечно, не имела возможности принять к себе этих людей. Таким образом из 237 человек команды всего-навсего спаслись 24, из них 2 пленных, которым, однако, вскоре была возвращена свобода.

Осталось невыясненным, была ли попытка парохода таранить лодку; последняя, во всяком случае, не заметила такого намерения; также в вахтенном журнале парохода нет никаких сведений о торпедной атаке, в то время как оставшиеся в живых свидетели утверждают о виденной ими торпеде, что, очевидно, плод их фантазии и в данном случае имело место лишь чисто артиллерийское состязание.

Место боя $\varphi = 43°5'$ N, $\lambda = 38°43'$W. Всего лодка истратила 83 снаряда: 35 в первую фазу и 48 — во вторую.

Классический пример торпедной атаки после введения конвойной системы и сильного эскорта дает нам потопление 32000-тонного транспорта «Justitia» подводными лодками «UB64» (v. Schräder) и «U54» (v. Ruckteschell) 19 и 20 июля 1918 г. в Северном канале (у северного побережья Ирландии).

Около 4 часов пополудни 19 июля 1918 г. «UB64», находясь перед северным выходом канала, усмотрела шедший курсом NW конвой под прикрытием многочисленных эсминцев и охотников на лодок; весь отряд двигался по направлению позиции лодки.

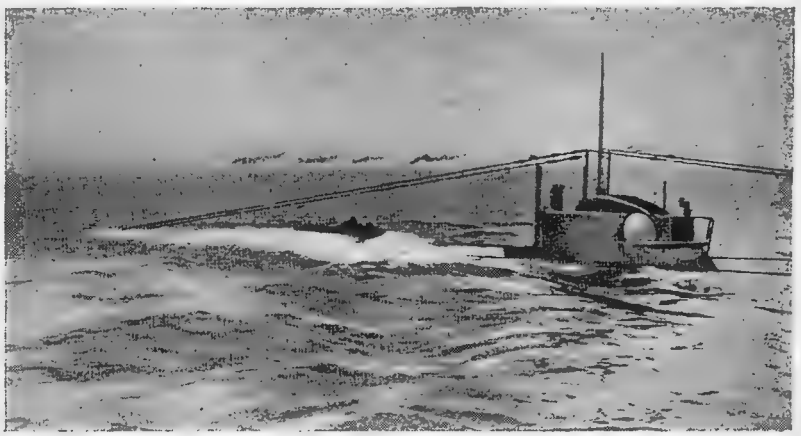
Конвой состоял, примерно, из 12 пароходов, среди которых выделялся особо крупный трехмачтовый, двухтрубный транспорт, принятый командиром лодки за бывший германский пароход «Фатерланд», ввиду его сходства по величине и силуэту с этим гигантом. На самом деле это оказался английский новый пароход «Justitia». Выбрав себе его целью, лодка, не обнаруженная охраной, в 4 ч. 30 мин. подошла на дистанцию выстрела и атаковала с дистанции 350 *м;* правда, не так, как предполагала обоими носовыми аппаратами, а кормовым, вследствие зигзагообразного курса конвоя. Последовало попадание в левый борт за мостиком. Как и следовало ожидать, вслед за атакой на лодку посыпался град глубинных бомб (35 шт.) со стороны эсминцев и истребителей, но без заметных результатов. Осторожно всплыв и осмотревшись, в 5 ч. 20 м. лодка увидела пароход без хода, сильно паривший и окруженный многочисленной охраной; очевидно, взрыв повредил котельное отделение. Уйдя на глубину, лодка вновь пошла на него в атаку и в 6 ч. 15 м. достигла двух попаданий носовыми торпедами в левый борт (дистанция 2000 *м)* в середину и в корму. За атакой последовало

23 взрыва противолодочных бомб, опять-таки без больших повреждений для лодки.

Отважившись осмотреть горизонт, в 7 ч. лодка увидела пароход, буксируемый по направлению к Ирландскому побережью, т. е. на S; шел он с большим креном и диферентом на корму. Упорный командир, вновь выйдя в атаку, произвел в 9 ч. 50 м. выстрел из кормового аппарата с дистанции 900 *м* в левый борт транспорта. На этот раз лодка получила 11 бомб и вынуждена была удалиться, вследствие израсходования плотности батареи.

В 10 ч. 30 м. лодка видела пароход все еще на буксире с увеличенным креном и диферентом.

Считая, что для подводной атаки слишком темно, а для надводной светло, командир решил обождать утра и воспользоваться ночью для зарядки батареи и приготовления торпед.



Подводная лодка погружается для атаки конвоя.

В 5 часов утра лодка пошла в атаку, но, вследствие наличия охраны, не точно вышла на позицию и промахнулась. При всплытии оказалось, что вследствие бомбежки наружные нефтяные цистерны дали течь и лодка оставляла за собой широкий масляный след, так что при наличии охраны нельзя было больше атаковывать; она отошла и стала вызывать по радио соседние лодки. Действительно командир имел вскоре (в 11 ч. 30 м.) удовлетворение видеть два новых торпедных взрыва на «Justitia», произведенных, как потом выяснилось, с «U54». Эти две торпеды нанесли смертельный удар кораблю, который и затонул в 2 ч. 30 м. того же дня.

«U54» (Ruckteschell) увидела большой пароход в Северном канале 20 июля 1918 г. в 10 ч. 40 м. утра в северной части горизонта. Приняв его также за «Фатерланд», лодка пошла в атаку. Приближаясь, командир лодки заметил по изменению пеленга, что противник идет малым ходом и заключил из этого, что с ним что-то неладно. Подойдя на 5000 *м*, он обнаружил в перископ громадное ко-

личество эсминцев наружной и рыбачьих пароходов внутренней охраны.

Отличная видимость и большая зыбь ставили лодку в весьма тяжелые условия атаки и командир давал себе ясный отчет о громадном риске. Однако он, не колеблясь, решил поставить жизнь лодки на карту и пошел в атаку, обеспечив себе только солнечную сторону, чтобы как можно дольше оставаться необнаруженным.

В тот момент, когда лодка легла на боевой курс, «Justitia» изменила свой курс на 20°, оставив лодку с невыгодной стороны освещения. Лодка также сделала поворот и полным ходом стала вновь выбираться на солнечную сторону, проходя при этом под охраной на глубине 15 *м*. Ответом на такой маневр последовал ураганный обстрел глубинными бомбами, не менее 60 взрывов, заставивших лодку нырнуть на 50 *м*. Несмотря на это, командир все же твердо решил атаковать во что бы то ни стало и, выйдя по времени на желательную дистанцию, поднялся под перископ и в 11 ч. 32 м. выпустил первую торпеду в носовую часть под фок-мачту, а затем вторую под бизань-мачту «Justitia». В момент залпа на лодку повернули охранные суда.

Из-за взрывов глубинных бомб лодка слышала лишь детонацию первой торпеды (по прошествии 15 сек.). Отвернув и уйдя на глубину, лодка легла на грунт на 59-метровой глубине, чтобы избавиться от своих преследователей и для сбережения оставшегося столь небольшого запаса электроэнергии.

Через 20 минут после атаки преследование прекратилось, но всплыть лодка решилась лишь в 6 часов вечера.

На следующее утро она узнала от «UB64», что пароход через три часа после атаки перевернулся и затонул.

Таким образом после почти что 24-часовой борьбы два карлика победили океанского гиганта, несмотря на его безупречную охрану. В этой борьбе следует особо отметить выдержку командира «UB64» Шредера.

Также достойно похвалы английское судостроение; потребовалось 6 торпедных попаданий для потопления парохода, что характеризует его жизнеспособность, даже принимая во внимание пониженные качества части наших торпед (старого образца) в последний период войны.

Кроме всех других выводов, потопление «Justitia» показывает также, что система конвоя не могла служить полной гарантией от атак подводных лодок. В настоящем случае англичане имели особо сильную охрану и их противолодочные средства и в особенности глубинные бомбы были безусловно на высоте (июль 1918 г.).

Нам остается еще упомянуть о минных постановках наших лодок, повторяемых бесперебойно в водах противника на вероятных путях его следования. Правда, результат действия мины уступает таковому торпеды и, кроме того, отличная организация траления в большой степени обезвреживала это оружие, но все же такой способ борьбы практиковался нами в широком масштабе уже по одному тому, что держал в постоянном напряжении громадные силы противника.

Было бы совершенно неправильно смотреть на минные постановки лодок, как на более легкую задачу по сравнению с торпедными атаками и сводить эти операции на второстепенный план. Во-первых, мы, вообще, не имели чисто подводных заградителей, не считая первых малых типов их, а все заградители были снабжены также торпедами и действовали после минных постановок, как чисто торпедные лодки. Во-вторых, заградители при походах подвергались тем же опасностям, как и все остальные лодки, а при постановках должны были считаться с еще большими испытаниями и преодолевать больше препятствий, нежели кто-либо другой, так как противник, конечно, устанавливал особо сильную охрану в районах действий наших заградителей. К затруднениям прибавлялось еще то обстоятельство, что заградители не могли выставлять свой запас мин где-либо в ночное время и затем уходить домой, а от них требовалась точная постановка по месту каждой отдельной мины, причем почти всегда вблизи берегов противника. Одним из излюбленных приемов наших лодок была постановка банок непосредственно по курсу за прошедшими тральщиками с расчетом, что этот курс противник будет считать безопасным от мин.

От метода постановки больших заграждений рядами наши лодки вскоре отказались, так как обнаружение противником одной, двух мин демаскировало все заграждение; поэтому мины располагались небольшими банками, или поодиночке, заграждая большие районы и на вероятных курсах противника. К концу войны с введением параванов, успех минной войны был сведен почти к нулю, в особенности по отношению к военным кораблям.

Примером одной из успешных минных операций можно привести постановку заграждения «U73» (Siesc), первого большого подводного заградителя, отправленного в Средиземное море (апрель 1916 г.).

На поставленном этой лодкой минном поле у Мальты погибли английский линкор «Russel», сторожевое судно «Aegusa», тральщик «Nasturtium» и один русский воинский транспорт с 600 человек.

Правда, постановка заграждения была полной неожиданностью для англичан.

История подводного плавания за время истекшей войны показывает, что действия лодок не ограничивались только применением торпеды, мины и артиллерии, они выполнили целый ряд других стратегических задач. Такие операции, в большинстве своем весьма рискованные, предпринимались по усмотрению самих командиров и ярко характеризуют предприимчивый дух наших подводников.

Другой вопрос, насколько часть из них была рациональна в рамках подводной торговой войны: тут нам приходится зачастую выступать с критикой действий лодок.

Основная причина многих авантюр, конечно, лежит в ограничениях подводной торговой войны и ее периодического прекращения. В такие периоды командиры лодок безусловно имели право тратить избыток энергии в поисках других объектов, и можно только сожалеть, что наше правительство не сумело направить эти силы на правильно поставленную цель.

Из-за сжатости книги могут быть приведены только несколько примеров деятельности лодок в особых операциях.

В августе 1915 г. «U24» (Schneider) обстреляла и взорвала бензоловую фабрику у Harrington на западном побережьи Островного королевства.

В мае 1916 г. «U39» (Forstmann) успешно бомбардировала гавань Portoferrajo (Эльба).

В декабре 1916 г. «U38» (Valentiner) воевала с батареями на Мадейре. Последняя операция, однако, должна быть причислена к чисто подводным, так как она имела окончательной целью потопление английской базы подводных лодок «Kangaroo» и французской канонерской лодки «Surprise» и только следствием этих потоплений был неизбежный артиллерийский бой с португальскими батареями.

В 1917 г. наши лодки неоднократно вмешивались в бои против итальянцев в Триполи и «UC73» (Schapler) обстреляла Benghasi и Homs. За все время существования наших опорных пунктов в Адриатике лодкам приходилось поддерживать связь с турецким фронтом северной Африки. Они переправляли офицеров, курьеров, оружие, боевые припасы и пр. и для этой цели некоторые лодки даже специально перестраивались.

На лодках также шло снабжение Константинополя боевыми припасами, особенно капсюлями; далее на 5 лодок легла задача (конец 1916 г.) защиты Варны и болгарского побережья от Черноморского флота России, поддержка с моря наступления на Суэцкий канал (конец 1917 г.) и т. д. и т. д.

Если при выполнении таких операций лодкам и удавалось изредка топить корабли, то в общей сложности все эти предприятия вредно отзывались на торговой подводной войне.

Положительным примером особых операций подводных лодок могут послужить действия «UB48» (Steinbauer).

В Средиземном море 26 апреля 1918 г. «UB48» удачно атаковала конвой из 4 пароходов, утопив один и повредив второй. После преследования остальных двух с результатом потопления еще одного парохода, лодка вернулась в исходное положение, чтобы добить оставленный.

В пути она, однако, узнала, что он отведен двумя охранными судами в Carloforte (Сардиния) и что туда же был доставлен торпедированный 10-ю днями раньше большой пароход «Kingstonian».

Предприняв разведку, лодка установила, что 28 апреля оба судна находились еще в бухте. Не взирая на то, что Карлофорте, как база, имела сильные укрепления и следовало ожидать минных заграждений, командир лодки решил попытаться напасть на пароходы в самой гавани.

Следуя в кильватер двум вооруженным рыбачьим пароходам, лодка вошла под водой в бухту, где командир выяснил, что движение судов происходит по ее середине по фарватеру и что по всей очевидности заграждения нет. Сама бухта образуется островами Сан Пиетро (Карлофорте), Сан Антиоко и Сардинией и имеет два выхода.

На рейде, кроме обоих означенных пароходов, находился ряд шхун, рыбачьих судов и пр.

Главный объект атаки, «Кингстониан», уже груженный и под парами стоял с двумя буксирами по борту, готовый к выходу. Считая, что пароход выйдет ночью, командир лодки решил уйти из бухты на большие глубины и там поджидать свою жертву.

Прождав напрасно ночь, командир лодки, по заранее обдуманному плану вошел с началом рассвета в крейсерском положении снова в бухту, выгрузив предварительно достаточное количество снарядов на верхнюю палубу.

В 5 ч. 15 м. он дал торпедный залп по борту «Кингстониан», где стояли буксиры, установив глубину торпед на 4 *м*. Пароход, разорванный по миделю взрывом, окутался в черный дым. Одновременно с выпуском торпеды, лодка открыла беглый огонь из своей единственной пушки по буксирам и, после того как они скрылись в дыму снарядов, отвернула, чтобы напасть на ближайший парусник. В скором времени, однако, лодке пришлось перейти от нападения к защите. По ней был открыт огонь с фортов выходного фарватера и острова Антиоко, также батарей на молу Карлофорте и одной пушки тонущего «Кингстониан». Сбив удачным выстрелом это орудие, лодка подожгла еще несколько парусников и обстреляла шрапнелью батареи на молу; один из буксиров затонул, а другой дрейфовал, горя и имея сильный крен. В это время из-за парусников выскочил торпедный катер, начавший стрелять по лодке из одной пушки мелкого калибра и попытавшийся перейти в торпедную атаку.

«UB48» отвернула и, держа катер под заградительным огнем, стала выбираться к выходу под градом снарядов 6 батарей. К ее счастью, в то время как одна гаубичная батарея достигла накрытия, она вышла на достаточную глубину и, срочно погрузившись, ушла под водой в безопасные районы.

Высланные для преследования суда вскоре потеряли ее след и лодка имела возможность всплыть и разрушить артиллерийским огнем еще находившийся по близости радиопост Сперone.

Преследуемая затем сторожевыми судном и самолетом, она отошла в другие районы.

Результатом похода этой лодки было потопление кроме «Кингстониан» еще 25 000 тонн.

Примером работы лодок, совершенно несоответствующей их назначению, служат операции по обрезанию кабелей, чему с нашей стороны (Адмирал-штабом) придавалось непомерно большое значение. Повторные посылки лодок для разрушения кабелей отнимали массу времени и стесняли лодки в их способности погружаться наличием громоздких приспособлений.

Разрыв отдельных кабелей не мог дать каких-либо больших выгод, во-первых, из-за сильной разветвленности и количества кабелей, а также из-за того, что противник всегда мог пользоваться другим средством связи — радиотелеграфом.

Некоторый затор в торговой жизни мог бы внести одновременный разрыв многих линий на длительный срок. Однако, именно

этих требований наши лодки не могли выполнить, во-первых, из-за весьма ограниченного числа подводных крейсеров и, во-вторых, лодки, не приспособленные к таким работам, могли обрезать кабели лишь на небольших глубинах, т. е. вблизи побережья, а такого рода повреждения легко исправлялись противником.

Известен только один случай длительного нарушения трансатлантического телеграфного сообщения, когда подводная лодка «U156» (Richard Feldt, погиб) удалось перерезать одновременно 5 кабелей у побережья Северной Америки (радиосообщение).

Из особых операций следует также отметить поход «U53» (Rose) в Америку (Newport, Rhode Island) для защиты торговой подводной лодки «Бремен», погибшей, к сожалению, в пути.

Всего поход туда и обратно длился с 17 сентября до 28 октября 1916 г. — 42 дня. Пройдено было 7750 миль без пополнения запасов топлива и смазочного масла.[1] В гавани лодка провела всего 2½ часа. Физическое состояние личного состава было отличное.

В районе плавучего маяка «Nantucket» командиру лодки удалось потопить 7 больших пароходов, причем зрителями этих действий были 16 американских эсминцев.

В июле 1916 г. «U35» (v. Arnauld) пробралась в Картахену для передачи испанскому королю Альфонсу письма кайзера.

21 апреля 1916 г. «U19» (Weissbach) высадила в бухте Tralee (западное побережье Ирландии) вождя ирландских националистов сэра Roger Casement. Совместно с лодкой участвовал пароход Aud (германский пароход Libau) под командой лейтенанта морского резерва Spindler. Несмотря на точность выполнения заданий как лодкой, так и пароходом, вся организация провалилась. Очевидно тут сыграло роль чье-либо предательство, так как установлено, что английское правительство получило «предостережение из-за границы» (от посланника в Вашингтоне, Times от 26 апреля); первоначальный источник этого уведомления исходил, очевидно, от одного члена Associated Press из Берлина.

На предательство также указывает и то, что об аресте Casement стало известно за 48 часов раньше, чем этот арест был произведен на самом деле.

С английской стороны есть утверждение, что причиной ареста Casement и его двух спутников послужила находка полицией на берегу парусинки, доставившей этих людей с подводной лодки на побережье.

24 апреля Адмирал-штабу стало известно, что организация восстания предана и провалилась.

Приказ о возвращении достиг обе участвующие лодки («U19» и «U20»), но пароход «Либава», груженный боевыми припасами его не получил и был затоплен своей командой 25 апреля, пойманный 6-ю английскими эсминцами.

Вождь ирландских повстанцев был арестован, осужден и казнен, а восстание подавлено.

Дав ряд примеров тактики ведения войны и умелого использо-

[1] По возвращении домой остаток составлял 14,5 *m* топлива.

вания своего оружия нашими лодками, будет уместно также дать понятие, как наши подводники умели умирать. Описание взято из английского источника и основывается на допросе двух пленных, спасенных с погибшей подводной лодки. Правдивость их показаний вне всякого сомнения.

При своем возвращении от района работ у Гавра и Шербурга «UC26» была протаранена в ночь с 9 на 10 мая 1916 г. примерно в 8 милях к NO от Кале эсминцем типа Milne.

При встрече дистанция до миноносца была настолько мала, что избежать таранного удара не представилось возможным и лодка, получив большую пробоину, немедленно затонула на глубине 46 метров. Последовавшие вслед за тараном взрывы глубинных бомб разрушили сеть освещения и в лодке погас свет.

Носовая часть быстро заполнилась водой, и попытка поднять лодку продуванием цистерн не удалась.

Несмотря на безнадежное положение, паники не возникло, и команда, по мере заполнения помещений водой, постепенно отходила в рубку и в примыкающие к ней лишь частично затопленные отсеки.

Командир обер-лейтенант граф Schmettow обратился в темноте к команде с небольшой речью. Он обрисовал положение лодки и призвал весь личный состав готовиться к смерти за отечество; в ответ последовало троекратное ура. После этого были приняты меры для возможного спасения хотя бы части команды. Из баллонов кормовых торпедных аппаратов был стравлен воздух во внутрь лодки для создания давления. Как только внутреннее воздушное давление сравнялось с наружным, прибыль воды в лодку прекратилась и команда столпилась у рубочного люка. Открыв люк, люди стали по очереди выбрасываться с воздушным пузырем. Выбрасывание происходило с большой силой и никто из первой партии в живых не остался. Причиной этому могли служить либо поранения о кромки люка и другие выступающие металлические части, либо же люди не выдерживали внезапной перемены давления. Во всяком случае поверхности воды они все очевидно достигали в бессознательном состоянии и оставались в темноте незамеченными эсминцами противника.

Два единственных спасенных, офицер резерва Р. и моторный старшина А. (к сожалению мне известны лишь инициалы) оставили лодку лишь тогда, когда давления почти что сравнялись. Оба они достигли поверхности в полном сознании и как ни странно без какого-либо повреждения организма, были услышаны эсминцами и взяты ими на борт.

Оба они дали совершенно одинаковые показания, характеризующие в настоящем свете как дисциплину на лодках, а также и то, что наши подводники умели не только воевать и разрушать, но умели также и достойно умирать.

В другом случае конец не был столь трагичен, хотя предпосылок для этого было достаточно. «U70» (Wünsche) подорвалась в ночь с 26 на 27 сентября 1917 г. на английском минном заграждении в Английском канале, проходя его в малую воду. Последствием

взрыва была опасная пробоина в корме, выход из строя кормовых горизонтальных рулей и вертикального руля, заклиненного в положении право на борт.

Управляясь машинами, лодку можно было держать на курсе с точностью до 10—20°, погружение же с хода было невозможно.

По радио из Брюгге была обещана помощь, однако лодке суждено было еще многое испытать до получения этой помощи.

Утром 27 сентября в 7 ч. 45 м. были обнаружены дымы, принятые лодкой за суда помощи; одновременно, однако, было перехвачено открытое радио, очевидно, с неприятельского самолета: «Submarine directly beneath us» («лодка прямо под нами»). Несмотря на обнаружение лодки и ее весьма длительное погружение без хода (вследствие отсутствия горизонтальных кормовых рулей и сильного диферента на корму), миноносцы противника не обнаружили ее, тщетно проискав 3 часа.

Конечно, лодка соблюдала абсолютную тишину и все механизмы, производящие шум, были выключены; как ни странно, но лодка не оставляла за собой масляного следа, что казалось бы естественным при разрушении кормы.

Во всяком случае ожидаемые всеми глубинные бомбы отсутствовали.

Прибыль воды в лодку через расшатанные дейдвуды была весьма значительна и она стала подступать к электромоторам. Положение было таково, что через 3 часа должны были быть пущены помпы на откачку воды, что неминуемо повлекло за собой обнаружение лодки противником.

К счастью для лодки противник не обладал, очевидно, большой настойчивостью или же он был отвлечен чем-либо другим, но вскоре шум его винтов затих и лодка могла в 12 ч. 30 м. всплыть и осмотреться.

Сообщив Брюгге свое место и курс, лодка по радио просила о высылке буксиров и продолжала свой тяжелый путь, имея 4 узла хода.

В 3 ч. 15 м. ей вновь пришлось скрываться от 2 английских патрульных судов, принятых сперва за свои подводные лодки. Оставив работать один гироскопический компас, лодка замерла на грунте, получив однако все же 11 бомб, ложившихся, к счастью, в отдалении от нее. С прекращением шума винтов противника в 9 ч.,«U70» всплыла в 10 ч. 40 м. вечера. Брюгге сообщал, как и где входить и предупредил о высылке навстречу эсминцев. Вследствие неуверенности в счислимом месте, командир лодки не рискнул следовать указаниям станции Брюгге и вторично в 1 час ночи запросил конвой, указывая, однако, на неточность своего места. Как и следовало ожидать, лодка охраны в месте рандеву не встретила и ей пришлось продолжать итти самостоятельно.

Вскоре последовало предупреждение из Брюгге по радио о появившихся в 3 ч. 25 м. утра неприятельских миноносцах, что заставило лодку лечь на грунт. Всплыв в 4 ч. 40 м., «U70» еще дважды погружалась от каких-то судов, национальность которых она не могла установить, опасаясь обнаружения. Возможно, что эти суда

были германские эсминцы, так как лодка в 8 ч. 48 м. получила извещение о возвращении миноносцев в базу Брюгге; одновременно ей была обещана воздушная разведка. Наконец в 9 ч. 30 м. (28 сентября) «U70» связалась с немецким самолетом, который обещал подвести к ней эсминцы. Казалось, что теперь уже спасение близко, но, однако, на самом деле лодке предстояло еще перенести наибольшую опасность.

В 9 ч. 50 м. были усмотрены почти что одновременно 6 английских эсминцев с правого борта и 4 германских с левого, причем последние отвернули. В этот момент на «U70» налетел из-под солнца неприятельский самолет, сбросив на нее 3 бомбы, из коих самая большая взорвалась вблизи рубки. Как можно быстрее лодка опять приткнулась на грунт и оставалась на глубине до 12 ч., неоднократно слушая шум винтов. Попытавшись в 12 ч. всплыть, она вновь была загнана на глубину неприятельским летчиком и только в 4 ч. смогла выбраться на поверхность. Положение лодки было весьма критическое, ввиду того что от детонации бомб часть баков дали течь, кислота вылилась и батарея разрядилась; запас сжатого воздуха подходил также к концу.

Утеряв способность передвижения, лодка дала знать Брюгге, что будет, лежа на грунте, ожидать к 7 ч. вечера конвой. Ввиду того, что береговой станции удалось запеленговать лодку, задача ее отыскания стала несколько легче и, когда она в 7 ч. всплыла, вблизи уже держалась VI полуфлотилия эсминцев (кап.-лейт. Claussen). Ошвартованной к борту миноносца «U70» была наконец введена в 11 ч. 30 м. в Зеебрюгге.

Как выяснилось, VI полуфлотилия не прерывала поисков, вступая неоднократно в перестрелку с эсминцами противника, но не могла найти лодки, вследствие неточных данных ее места, а также и оттого, что лодке приходилось скрываться от всех появлявшихся судов.

Поиски были затруднены еще и тем, что оживленные радиопереговоры лодки с базой привлекли многочисленные силы противника, мешавшие делу спасения.

Отдел VI

ТЕХНИКА И ЛИЧНЫЙ СОСТАВ

1. Количество лодок и их строительство

Количество действовавших лодок указано в приложенных таблицах (см. табл. 2), где обозначен итог к каждому 10-му числу месяца. В это число не вошли учебные лодки, а также находившиеся в периоде испытаний, и подсчет ведется исключительно для фронтовых лодок по отдельным театрам. Цифры показывают, что в войну мы вступили с 20 единицами, а неограниченную подводную войну открыли со 111 действующими лодками; далее они указывают, как с наивысшего числа в октябре 1917 г. — 140 единиц идет медленное снижение до 128 в сентябре 1918 г.

Как уже указывалось, таблица дана для лодок по отдельным

театрам, из коих нас, конечно, больше всего интересует плацдарм вокруг Англии — Северное море и Фландрия.

Здесь число лодок в момент объявления неограниченной войны (февраль 1917 г.) достигло цифры 49 + 33 = 82, но уже в следующий месяц поднялось до 90 и на таком уровне держалось до весны 1918 г. Даже еще в сентябре того же года в этих районах работало свыше 80 фронтовых лодок. Круглым счетом этот наиболее важный театр обслуживался 90 подводными лодками за все время неограниченной подводной войны. Много споров шло о том, достаточно ли было такого количества лодок для ведения войны против Англии и Франции, исходя из расчета, что одна треть наличных лодок находилась в ремонте, одна треть в походе с позиций и на позиции и только третья часть в непосредственных операциях против неприятеля.

Такой подсчет для 1917 г., т. е. до окончательного прегражденния Английского канала, не точен (главным образом в подсчете пути), однако в общем его можно взять за основу. Для крейсеров, между прочим, он даже слишком благоприятен, так как у них пропорциональность не выдерживалась, вследствие огромных расстояний пути и длительных ремонтов после каждого похода; то же самое касается и средиземноморских лодок, базы которых в Адриатике не обладали достаточными ремонтными средствами.

Таким образом, не делая грубой ошибки, можно принять, что Северное море и Фландрское побережье постоянно обслуживались 30-ю действующими лодками. Естественно, что из этого числа только часть работала на главнейших районах — английское и французское западные побережья и западная часть Канала, а малые лодки (типа «В1» и «В11») и большинство заградителей не могли быть там использованы и посылались в Канал и к восточному побережью Англии.

Для борьбы у западных берегов наших врагов к 10 ноября 1917 г. имелось например 70 лодок, а 10 марта 1918 г. только всего 60; будет правильным считать постоянное наличие 20 боевых лодок в этих водах. В этот подсчет не входят лодки, высылаемые по особым заданиям, как например в Белое море, к Норвегии и т. д.

Казалось бы, что вышеприведенного числа лодок было недостаточно при громадном протяжении береговой полосы с 57 по 47 параллели, примерно в 1100 миль, но принимая в расчет, что лодки располагались только на главных узловых точках торговых путей, их в общей сложности хватало. Такими наиболее важными районами являлись: Северный канал (северный выход в Ирландское море), канал Георга (южный выход), западный выход Английского канала (от островов Scilly до Ouessant), южное побережье Ирландии (Квинстоун), Ирландское море (Ливерпуль, Дублин), побережье Канала (от Фальмута до Портсмута и от Бреста до Гавра), затем некоторые порты западного побережья Франции до Бордо. Как видим, вся прибрежная полоса сокращалась на какую-нибудь дюжину небольших, но важных оперативных районов, обслуживание и контролирование которых производилось, обычно, двумя лодками на район.

Если таким образом и было достаточное количество лодок для целей торговой войны, то на другие нужды, например борьбу с переброской воинских транспортов, их уже нехватало, а вместе с тем германская промышленность располагала средствами для постройки добавочного числа лодок, так же как и морские органы могли бы, при правильной постановке дела, подготовить для них личный состав. Об этом свидетельствует протокол заседания в морском министерстве от 14 июня 1917 г., на котором представители тяжелой промышленности в категорической форме заявили о том, что заводы имели возможность построить двойное количество лодок. Без сомнения, за продолжительный срок постройки можно было и подготовить нужный личный состав, хотя бы с ущербом для надводного флота.

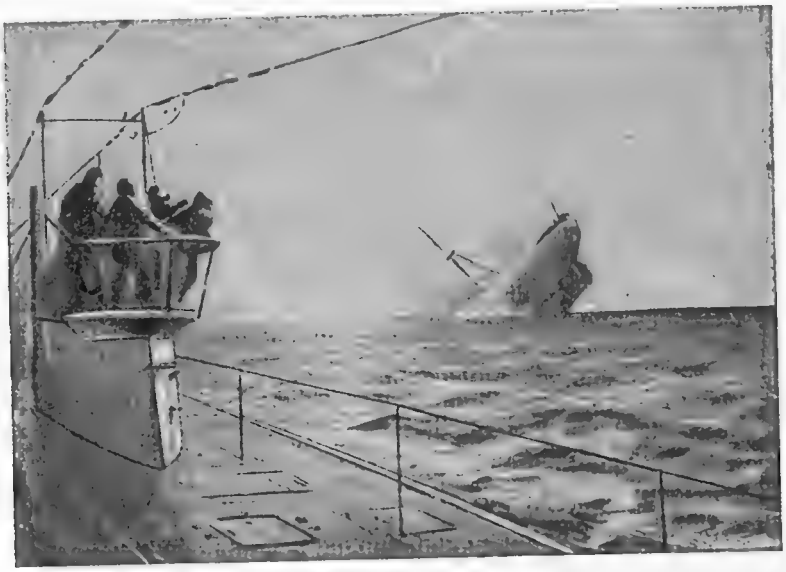
Затронутый важнейший вопрос строительства лодок, конечно, не разрешается одним только обвинением морского министерства в непонимании целей подводной войны. Основания к такому упреку имеются фактически лишь с конца 1916 г., когда необходимость неограниченной подводной войны выявилась в полной ее мере. До этого времени ни одно морское ведомство не рискнуло бы приступить к массовой постройке лодок, зная, что правительство, парламент и главное командование являются противниками неограниченной подводной войны. Такой сепаратизм в политике, конечно, немыслим, и всякое мероприятие в этом направлении морского министра, от кого бы оно ни исходило, — Тирпица или Капелле, — было бы пресечено в самом начале.

Нам кажется, что вопрос должен быть поставлен в следующей плоскости: 1) все ли было сделано в области строительства в рамках ограниченной подводной войны и 2) в достаточной ли мере был усилен темп постройки с конца 1916 г.

Что касается первого вопроса, относящегося к периоду войны до конца 1916 г., укажем на речь Ллойд Джорджа весной 1917 г., где он правильно отметил, что немцы долгое время сами не понимали, каким страшным оружием они обладали в лице подводных лодок; эту истину подтверждают все наши действия первого периода. Известно, например, что идея подводной торговой войны возникла случайно на самом фронте и ее развитие тормозилось неправильной политикой. Поэтому нельзя бросать упрека органам, ответственным за судостроительную программу, что они в первые два года войны не считали строительство лодок наиважнейшим. Ко всему этому надо добавить, что в задачу министерства входила достройка, в первую очередь, линейного флота в надежде на успешный морской бой до 1915 г., так как с этого времени соотношение сил должно было для нас заметно ухудшиться. Однако, несмотря на все неблагоприятные для подводной войны обстоятельства, все же вопросу строительства лодок следовало уделить больше внимания со стороны соответствующего отдела морского министерства. Рассматривая даты заказов (см. табл. 1), бросается в глаза их непродуманность и малая планомерность. Особо характерно то, что в период с 15 сентября 1915 г. по 5 мая 1916 г., т. е. почти 8 месяцев, был полный застой в заказах больших лодок,

а перерыв в постройке лодок типа «UB» растянулся на целые 10 месяцев. За весь этот промежуток времени заказывались исключительно только подводные заградители, а о торпедных лодках вовсе забыли. По характеру самих заказов первых лет войны чувствуется отсутствие строительной программы и постройки шли скачками исключительно под давлением фронта и инспекций.

Эпизодичность заказов весьма затрудняла также рациональное использование заводов, то страдавших от безработицы, то, наоборот, не выдерживавших сроки от перегрузки. Серийная постройка через определенные периоды времени была бы наиболее рациональна, даже считаясь с тем, что с появлением новых типов лодок равномерность построек несколько нарушалась бы.



Гибель парохода „Альгорта".

Дальнейшим минусом был отказ от привлечения к строительству лодок других заводов, кроме старых испытанных, как например государственная верфь в Данциге, Германия-верфь в Киле, акционерное общество Везер в Бремене, Вулкан и Блом и Фосс в Гамбурге; три последние были все же привлечены к работам в конце 1915 г.

Все предложения от Шихау (Эльбинг), Рейерстиг-верфь в Гамбурге не считали возможным принять. В таком же роде, хотя и по несколько другим мотивам, обстояло дело и с машиностроением. Монополия постройки дизелей долгое время сохранялась исключительно за известной фирмой M. A. N. (Maschinenfabrik Augsburg, Nürnberg), а по 2-тактным за Германия-верфь, перешедшей впоследствии, однако, также на изготовление 4-тактных дизелей.

Постройка машин системы M. A. N. продолжалась всю войну вплоть до самого конца и они себя зарекомендовали с лучшей стороны. С конца 1916 г. и начала 1917 г. к их строительству были привлечены также фирмы Кертинг, Даймлер, Бенц, Вулкан и Блом и Фосс.

Постройкой моторов малых лодок (тип B и C) занялись с самого начала фирмы Кертинг, Даймлер и Бенц.

Германское дизелестроение, которому во время войны ставились неимоверно тяжелые требования, в большой степени причастно к успехам лодок и показало свое превосходство над заграницей.

Первый большой заказ, обнимавший различные типы лодок, наконец-то был выдан в мае 1916 г. (58 лодок) и являлся отчасти

Пожар парохода „Гекла", шедшего с лесом в Кардиф.

следствием перерыва строительства торпедных лодок с осени 1915 г., а также и потому, что тем временем идея неограниченной подводной войны приняла весьма реальные формы и морское министерство почувствовало некоторую почву под ногами.

По ходу событий большой майский заказ 1916 г. оказался запоздалым и часть лодок не поспела вступить в строй до конца войны.

Значение дальнейшего прогрессивного усиления строительства лодок важно, лишь, как доказательство тех возможностей, которые не были использованы, вследствие неудачной политики, для военных целей; большинство усилий и труда пропали даром.

Одним из важных факторов, вредно повлиявших на выполнение заказа 1916 г., являлся неудовлетворительно решенный вопрос о рабочей силе, который так и остался неразрешенным вплоть до начала неограниченной подводной войны.

Но даже и после того, как главное командование и правительство пошли навстречу промышленности по данному вопросу, нехватка рабочих рук тормозила дело постройки лодок, как при заказах 1917, так и 1918 гг.

Та же задержка из-за отсутствия рабочих сказывалась и при ремонте действующих лодок, особенно в Средиземном море, где положение все более обострялось по мере продолжения войны. В сентябре 1918 г. коммодор Püllen (начальник лодок в Поле) сообщал, что две его большие лодки находятся целый год в ремонте и что еще 5 лодок, вследствие затягивающегося ремонта, не смогут вступить в действие в текущем месяце. Виною такого ненормального положения являлось, кроме отсутствия рабочей силы, также и запоздалое строительство ремонтной базы, начатой лишь по инициативе отдела подводного плавания (Пиавика в Катаррской бухте). Поддержка со стороны Австрии была весьма слабой, и только с назначением адмирала Хорти на пост командующего флотом дело несколько улучшилось. Непосредственно по окончании постройки верфи в Пиавика, лодкам пришлось ее оставить. Что всего вреда, наносимого работе лодок Средиземного моря из-за неналаженности мастерских, можно было избегнуть, доказывает отличная работа базы Брюгге, возникшая фактически из ничего. Разница заключалась только в том, что во главе последней стояли энергичные германские офицеры (адмирал Шредер и капитан корвета Бартенбах), сумевшие найти поддержку в лице адмирала Тирпица.

Много драгоценного времени было упущено, пока мы, наконец, не осознали необходимость выдачи крупных заказов, и еще больше времени потребовалось для перехода на планомерную судостроительную программу. Даже после принятия решения о введении неограниченной подводной войны (9 января 1917 г.), система выдачи нарядов на постройку оставалась некоторое время прежней, т. е. новое строительство велось в зависимости от потерь лодок, требований фронта и рабочего вопроса без предвидения будущего. Только в конце июня 1917 г. последовал крупный заказ на 95 лодок.

Причины колебаний морского министерства по вопросу строительства выявились на совместном заседании представителей этого ведомства с руководителями судостроительной и машиностроительной промышленности в июне 1917 г. Морское министерство оправдывалось тем, что оно не могло готовить большего количества команд, что необходимо было строить тральщики, что с изменением военной обстановки потребовались бы и новые типы лодок, что, в свою очередь, должно было также повлиять на сроки построек и т. п. Все эти выставленные причины не были достаточно вескими и представители промышленности остались правы, обвинив морское ведомство в отсутствии целеустановки и плана судостроительной программы. Далее они указали также на отсутствие контакта с индустрией, которая при правильной постановке вопроса могла построить двойное количество лодок, т. е. на 200 единиц больше, чем было построено. Доказательством правоты последнего заявления промышленности послужила утвер-

жденная впоследствии большая судостроительная программа. Брошенное морскому министерству обвинение в большей степени должно пасть на правительство, хотя, правда, и в морских руководящих инстанциях часто задавались бесцельным вопросом о судьбе большого количества лодок после заключения мира.

Когда, наконец, под давлением плавающего состава лодок и командующего флотом, было организовано Управление подводным плаванием (5 декабря 1917 г.), последнее успело за один месяц дать наряд на 120, а в течение последующего полугодия на 250 лодок. К работам привлекались новые заводы, а сроки поставок были распределены таким образом, что каждый месяц давал заметный прирост лодок по сравнению с потерями. Следует отдать должное энергии Управления подводным плаванием и его начальника Ritter v. Mann, правильно оценившего свои задачи; однако разрешение рабочего вопроса этому учреждению также не было под силу, из-за противодействия армейского командования. Подобное явление мы видим у англичан при их строительстве торговых судов. Главное сухопутное командование еще в июне 1918 г. стояло на той точке зрения, что вопрос пополнения армии людьми наиглавнейший и что флот сам должен позаботиться и отыскать нужную ему рабочую силу. Такая точка зрения была безусловно нелогична, так как, потребовав ведения неограниченной подводной войны, верховное командование естественно должно было и поддержать ее, тем более, что большинство квалифицированных рабочих находилось в армии. Также нельзя не отметить ошибочность взгляда наших вождей, смотревших еще в июне 1918 г. на армию, как на решающий фактор в мировой войне.

Отсутствие понимания армией флота выступило по данному вопросу особенно ярко и привело в конце концов к организации высшего морского командования при главной квартире. Этот шаг имел положительный результат и, при обсуждении большой программы строительства лодок (программа Шеера), армия дала принципиальное согласие на возвращение квалифицированных рабочих, несмотря на то, что требование флота на количество нужных специалистов за это время значительно возросло. Общее, потребное число рабочих равнялось 69 000 человек и в первую очередь была обещана четвертая часть этого количества. Утверждение программы Шеера состоялось 1 октября 1918 г. на совместном заседании высшего морского и сухопутного командования, морского министерства (Ritter v. Mann, сменившего v. Capelle) и представителей промышленности. Общий заказ включал 376 лодок, распределенных на 11 заводах, и предусматривал ежемесячное повышение числа передаваемых на фронт. В то время, как октябрьский прирост расценивался в 13 лодок, апрельский 1919 г. должен был дать 22, август 33 и заканчивался 37-ю единицами в декабре 1920 г.

В дальнейшем за весь 1920 г. предполагалась ежемесячная постройка 33 лодок. Все требования, предъявленные промышленностью для проведения большой программы в жизнь, были приняты верховным руководством и частично удовлетворены.

Как известно, утвержденная накануне катастрофы, большая судостроительная программа не принесла нам никакой пользы. Интерес ее заключается лишь в том, что она показала, какими возможностями обладала наша тяжелая индустрия на пятый год войны и какими средствами могла бы обладать подводная война, при сознании ее значения и под единодушным, энергичным управлением.

Для полноты очерка необходимо указать на заслуги наших технических морских органов, на обязанности которых лежало предоставление фронту лодок и их вооружения. Этими органами в первую очередь являлись инспекция подводного плавания и инспекция торпедного оружия, под контролем которой находился торпедный завод. Инспекция подводного плавания была занята конструкцией лодок, наблюдала за их постройкой, руководила приемками, а также подбирала и готовила личный состав, что при быстром росте подводного оружия само по себе было весьма сложной задачей.

Несмотря на все затруднения, инспекция отлично справлялась со своими задачами, развивая и усовершенствуя типы лодок. Если некоторые типы и были менее удачны, то в этом нет ничего удивительного при существовавшей спешке построек и нараставших требований фронта. Из числа морских инженеров, особо отличившихся на постройках лодок, надо отметить кораблестроителей Berling и D-r ing. Werner и штаб-инженера Behrendt; из морских офицеров, служивших в инспекции и Управлении подводным плаванием, выделялись кап.-лейт. Blum и капитан корвета Gayer.

Работа инспекции торпедного оружия на подчиненном ей торпедном заводе под управлением контр-адмирала Hering протекала, примерно, в таких же тяжелых условиях, как и инспекции подводных лодок.

С возникновением идеи торговой войны потребовалось немедленное расширение мастерских, стали вводиться новые методы работы, появились заботы с доставкой материалов, потребовались новые конструкции и многое другое. Число рабочих быстро поднялось с 2500 до 7000 и ежемесячное изготовление торпед возросло с 25 до 375 штук. Успеху торпедного оружия, среди многих других, особо содействовали инженер Giessen и штаб-инженер Gallisch. Из частных фирм наиболее отличились по количеству и качеству своих торпед и аппаратов Крупп, Шварцкопф, Адлер и Уайтхед (Австрия).

2. Личный состав и его подготовка

По мнению английского морского офицера Klaxton (The story of our submarines), команды германских подводных лодок представляли собой машины без какого-либо интереса ко всему происходящему. Более ошибочной оценки не может быть и она вытекает, очевидно, из того, что автору приходилось видеть или опрашивать пленных подводников, которые имели строжайший приказ на все вопросы отвечать незнанием. Такой приказ был нами издан из опасения выдачи секретных сведений пленными, так как

по опыту известно, как легко умело поставленными вопросами выпытать у взятых в плен нужные данные. Весьма возможно, что человека, выполняющего данную ему инструкцию, т. е. отмалчивающегося на все вопросы, нетрудно принять за тупоумного. В действительности дело обстояло, конечно, совсем иначе. Лодочные команды всегда относились с громадным интересом к своей службе и с особой любознательностью ко всем происшествиям, касавшимся их лодок, что и удовлетворялось командирами при всех возможных условиях. Мы знаем, что англичане всегда расценивали наших моряков, как армейцев в матросской форме без любви и интереса к морской службе, но это совершенно несправедливая оценка, хотя мы и признаем, что британская система комплектации для морской службы наилучшая. Лодочные команды в своем большинстве состояли из прирожденных моряков, причем в первые годы войны исключительно только из добровольцев и лишь к концу прибавился небольшой процент по набору, и этот недостаток покрывался, однако, усиленной подготовкой. Дух личного состава подводных лодок был выше всяких похвал. Служить на лодке считалось отличием и честью и не было ни одного случая за время войны, чтобы команда лодок чем-либо себя обесславила. Ведь всем давно известно и в первую голову англичанам, что все их тенденциозные сообщения о добровольных капитуляциях лодок и дезертирстве команд были вызваны необходимостью успокоить общественное мнение. Известен целый ряд отважных попыток побега из плена подводников, стремившихся во что бы то ни стало вернуться обратно к своему оружию; многие из этих побегов увенчались успехом. Мы знаем также о смелом уходе «UB49», интернированной в Испании (7 октября 1917 г., командир v. Mellenthin). Особенно хороши были отношения между командным составом и командами на лодках, причиной чего, конечно, служило то обстоятельство, что весь личный состав питался из одного котла, а также было основано на взаимном понимании и уважении. Как правило, на малых судах, вообще, отношения между офицерами и командами всегда более близкие, чем на больших кораблях, что вполне естественно при ежедневном близком общении.

Вышеприведенные факты достаточно характеризуют дух подводников и указывают на то, что это была наилучшая часть морских сил Германии. В момент объявления войны личного состава во всем подводном плавании, включая сюда базы и штабы, состояло 1400 человек. К концу же войны (1 сентября 1918 г.) это число возросло до 11 917 человек; прибавив сюда всех погибших, без вести пропавших, пленных и умерших — общей суммой в 5924 человека, получим цифру в 17 841 человек. Команды самих лодок к июлю 1914 г. насчитывали 747 человек, а к 1 сентября 1918 г. (160 лодок в строю) 5467. Таким образом потери (5924 чел.) достигли 52% общего количества.

Число всех лиц, принимавших участие в боевых действиях на лодках против неприятеля, включая сюда практикантов и прикомандированных, установить весьма трудно, но оно, примерно,

около 13 000 человек. По сравнению с огромными массами людского материала, боровшихся на фронтах, весьма скромной кажется сумма в 18 000 человек, имевших какое-либо отношение к подводной войне, и еще более скромной цифра 11 000, непосредственных активных участников борьбы на самих лодках.

Вместе с тем, эта маленькая горсточка означала больше, чем целые армии и связывала силы противника, превышающие ее численно в сотни и тысячи раз.

Что касается подготовки личного состава для комплектации лодок, то это оказалось одним из наиболее трудных дел, ввиду нашей полной неподготовленности к подводной войне в широком масштабе.

С началом войны даже школа подводного плавания была ликвидирована и нам пришлось уже в военной обстановке при ограниченных средствах вновь создавать громадный обучающий аппарат. Прежде всего была восстановлена школа с курсами для командного состава со сроками обучения командиров и старших инженер-механиков в 3 месяца, а вахтенных начальников в 4 недели, причем для строевого состава брались только минные специалисты. Подготовка некомандного состава происходила в учебном отряде, впоследствии на специальном дивизионе лодок, распадавшемся на две группы. Время подготовки мотористов, рулевых, технических и штурманских унтер-офицеров длилось 3 месяца. Быстро растущему числу учеников нехватало средств обучений — как самих учебных лодок, так и моделей, бассейнов для погружений, водолазных ботов и пр. и все старания инспекции подводного плавания (в подчинение которой входила школа и учебный дивизион) о приобретении нужных средств обучений и пособий наталкивались на денежные затруднения. Морское министерство, относившееся, под влиянием нашей внешней политики, весьма критически к подводной войне, тормозило отпуск нужных средств, вмешивалось, по обычаю мирного времени, во все детали и зачастую отклоняло просьбы инспекции и учебных органов, мотивируя отказ отсутствием необходимых кредитов. С началом неограниченной войны дело несколько наладилось, однако, и в этот период приходилось неоднократно командующему флотом или начальнику подводных лодок поддерживать перед министерством требования учебных инстанций.

Лишь с утверждением Управления подводным плаванием стало уделяться в Берлине достаточно внимания учебному делу, но даже и при таком положении мы не успели создать полностью всех средств, необходимых для целей обучения.

Хронический недостаток материальной части сглаживался, в большой степени, интенсивной работой руководившего и обучавшего состава, и отсылаемый на действующие лодки личный состав был в своем громадном большинстве достаточно обучен и подготовлен к службе. Аварии и поломки механизмом из-за неумелого обращения с ними, хотя, и имели место, как в первой, так и во второй половине войны, но никогда не играли той существенной роли, как например выход из строя из-за недоброкачественного

материала военного времени. Своего расцвета школа подводного плавания (в Eckernforde) достигла за время руководства ею капитана корвета Эшенбурга; факт, тем более примечательный, что как раз в этот период условия подготовки учащихся были наиболее затруднены вследствие появления новых типов лодок, развития противолодочных средств у врагов и многих технических нововведений. По мере развития школы она ввела у себя специальные курсы для инженеров-практикантов,[1] специалистов радистов и торпедистов.

В то время как раньше контингент учеников был более или менее однообразный, в военное время брались для обучения люди как с больших кораблей, так и из запаса, что потребовало введения специальных курсов; наконец на учебный отряд была возложена задача обучать и новобранцев.

Применение противником системы конвоев изменило методы атак и потребовало внесения в курс обучения практики атак на охраняемые соединения торговых судов. В состав плавучих средств школы к 1 сентября 1918 г. входили, кроме 20 постоянных учебных лодок и около 20 временных, находящихся в периоде испытаний, еще следующие суда: корабль-мишень крейсер «Штеттин», база «Метеор», 1 водолазный пароход, 2 транспорта, 12 пароходов, 3 устарелых миноносца в качестве судов-целей и 4 рыбачьих парохода, составлявших конвой, 17 устарелых миноносцев и подводные лодки типа «А» — всего около 80 судов.

Одновременно с этим к учебному отряду (для обучения команд) причислялись: 4 судна-базы, 6 миноносцев и около 10 учебных лодок, так что общее количество учебных кораблей всего подводного плавания равнялось свыше 100 единиц.

Кроме всего перечисленного, к подводному плаванию был причислен спасательный отряд — «Циклоп» и «Вулкан» с 1 миноносцем и 4 сторожевыми судами. Численность личного состава всех перечисленных соединений достигала 6066 человек и превышала число людей действующих лодок с их штабами, насчитывавшее всего 5836 человек (к 1 сентября 1918 г.). Всех выпусков школы было 9 и каждый выпуск после трехмесячного курса обучения состоял из 27 командиров, 55 вахтенных начальников и 58 инженер-механиков, заполнявших вакансии на вступавшие в строй лодки, число которых держалось в среднем 9 лодок в месяц. Менее благополучно обстояло дело с подготовкой некомандного состава. Старшины все проходили либо нормальный курс в учебном отряде, либо же учились на действующих лодках, но рядовой состав не успевал в полном составе проходить теоретическое обучение и, примерно, 20% из этих команд зачислялись без специальной подводной подготовки на действующие лодки, где этот пробел частично сглаживался за время пробных погружений и посылок таких людей на испытываемые лодки. В дальнейшем, при проведении в жизнь программы Шеера с ее ежемесячным приростом в 10—11 лодок, предполагалось также повысить и пропускную

[1] Ingenieur-Aspiranten und Aplikanten.

способность наших обучавших инстанций, что, конечно, повлекло бы за собой их расширение, как в смысле материальной части, так и личного состава. По мнению руководивших учебным делом органов, все предпосылки к безболезненному увеличению школы и учебного отряда были налицо, ввиду того, что к этому времени флот обратил все свое внимание исключительно на подводную войну. По произведенному подсчету к 1 сентября 1918 г. в подводном плавании, включая сюда штабы, школы и пр., числилось круглым счетом 18 000 человек, против 1400 мирного времени.

На действующих 160 лодках к тому же числу состояло 5467 человек (в мирное время 747).

Потери на фронте:

1) умершие:		
а) погибшие и числящиеся по суду погибшими	2415 + 811 = 3226	чел.
б) пропавшие без вести	1807	„
в) умершие на родине от ран и увечий	83	„
г) умершие в плену и в местах интернирования	16	„
Итого	5132	
2) пленные:		
вернувшиеся из плена и из мест интернирования	792	чел.

Так как в сумму 5467 человек к 1 сентября 1918 г. входит личный состав всех лодок, т. е. и тех, которые еще не были в действии против неприятеля, то цифра потерь в 5132 человека составляет 50% общего числа воевавших подводников.

Честь и слава павшим.

Они были лучшие среди нас.

3. Вопросы здоровья и санитарного состояния

Общее состояние здоровья личного состава подводных лодок было гораздо лучше, чем можно было ожидать, судя по длительности операций лодок и условиям жизни в них. Если мы до войны предел длительности похода лодки определяли 5-ю сутками, то эта цифра с началом военных действий быстро поднялась до 11 («U20»— октябрь 1914 г.), затем на 18 («U21» — май 1915 г.), 25 — («U35» — июль 1915 г.) и выше. Поход «U53» (Rose) в Америку и обратно (сентябрь и октябрь 1916 г.) занял без нескольких часов 42 дня, а время беспрерывного нахождения в море наших подводных крейсеров доходило до 3 месяцев. Из этого безусловно не следует выводить заключения, что жизнь на лодках в походах протекала в нормальных условиях. Головные боли, усталость, изнурение и т. п. были далеко не редкие спутники жизни подводников, а в некоторых случаях доходило даже до обмороков. Основные причины таких явлений кроются, главным образом, в условиях жизни и размещения личного состава на лодках. Все эти недостатки учитывались инспекцией подводного плавания, отчасти улучшались, но

в своей основе оставались, конечно, ненормальными. В первую очередь, следует указать на ограниченность помещений, а следовательно и плохие условия отдыха и сна, затем на отсутствие свежего воздуха, на наличие самых разнообразных запахов и большой влажности воздуха, несмотря на все очищающие и осушающие приборы, на стук моторов (особенно для машинной команды), на сырость одежды (у лиц верхней вахты), на ограничение в воде для умывания, на питание консервами и на многое другое. Кроме всего, постоянное ожидание тревог держало нервы в вечном напряжении.

Командованием принимались всевозможные меры для устранения неудобств и каждое предложение, вносившее какое-либо улучшение, немедленно вводилось. Так например, для лодочных команд выпекался специальный хлеб, продовольственный паек все время улучшался, были устроены библиотеки, основаны дома отдыха, командам читались лекции по гигиене, после каждого похода люди подвергались медицинскому осмотру и взвешивались, непромокаемое платье тщательно пригонялось и улучшалось, коротко говоря, делалось все для облегчения жизни и службы подводников. С особой заботой к своим командам относились, в первую очередь, командиры лодок и предоставляли им отдых где и как только могли. В продовольственном отношении лодки, конечно, находились на привилегированном положении и никто во всей голодающей Германии не питался так, как подводники, которым, кроме всего, еще удавалось добывать с пароходов такие продукты, которых в Германии вообще больше не существовало.

Несмотря на все вносимые улучшения в жизненные условия и быт команд лодок, бывали, хотя и очень редко, случаи, когда после длительных походов отдельные лица временно списывались по болезни с лодок и отправлялись в отпуска для восстановления своего здоровья. Доказательством общего хорошего состояния здоровья команды и бодрости духа служит то обстоятельство, что большинство команд использовало свои отпуска после каждого длительного похода не столько для отдыха, сколько для экскурсий и развлечений.

Процент серьезных заболеваний и повреждений на лодках был даже ниже обычного процента надводных судов, что отчасти зависело и от комплектования подводных лодок исключительно молодыми здоровыми людьми. При дальнейшем развитии подводного оружия можно было бы внести много улучшений в санитарные условия, но об этих мерах нам, немцам, не следует распространяться, не имея причины делиться с другими нашим опытом.

Отдел VII

ВЛИЯНИЕ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

1. Общая оценка

Влияние подводных операций на ведение всей войны нами уже рассматривалось выше. Помощь армии лодочными операциями заключалась как в непосредственных действиях против побережий

противника — Дарданелл, Сирии, Черного моря, Далмации, Туниса и проч., так и косвенным образом в поддержке армии уничтожением резервов и материальной части противника. Наиболее реальный результат от такого рода помощи сказался на русском фронте и у Салоник.

Далее, при описании противолодочных средств уже указывалось, какой грандиозный аппарат понадобился для борьбы с лодками со стороны наших врагов. Вся эта организация ложилась тяжелым бременем на военные действия противников, одновременно с этим облегчая наши фронты; наибольшее количество людей отвлекало новое коммерческое судостроение.

Несколько более подробному рассмотрению подлежит еще влияние подводной войны на торговлю и снабжение населения воевавших с нами государств. Миллионы людей, выставленные с оружием в руках против Германии, были оторваны от сельского хозяйства, — превратились в потребителей. Для снабжения этих людей, сконцентрированных главным образом во Франции и Англии, потребовался громадный морской транспорт.

Военные заводы противника отвлекали не только сотни тысяч людей от полезного труда, но они нуждались еще, так же как и фронт, в транспорте всех видов, отнятом у торговли. Германия, Австрия и великая житница хлеба Россия перестали его вывозить и потребовались новые рынки, значительно более удаленные. Все организационные меры, принятые противниками за время войны, как-то: реквизиция торговых судов для военных целей, конвойная система и пр. понижали работу транспорта и парализовали торговлю в еще большей степени.

Как мы уже ранее констатировали, момент начала неограниченной подводной войны запоздал как в политическом, так и в военном отношениях; к этому следует добавить, что он также запоздал и в смысле торговом, главным образом при снабжении воюющих стран продовольственными и фуражными товарами.

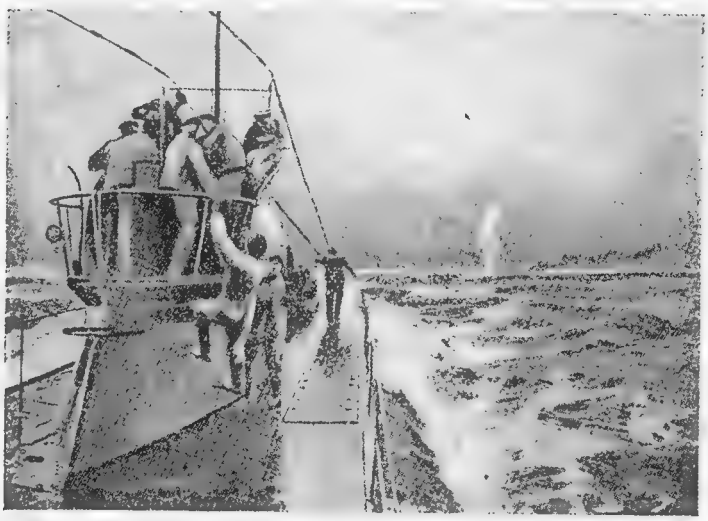
Эти предметы первой необходимости в мирное время доставлялись в Западную Европу с Балтийского и Черного морей, из Северной Америки, Ла-Платы, Индии и Австралии. С началом войны, оба первых источника прекратились, но ввиду на редкость хороших урожаев 1914 и 1915 гг. как в западной Европе, так и Северной Америке, наши враги за эти годы не ощущали больших затруднений с продовольствием. Зато, когда в 1916 г. урожай в Соединенных штатах оказался ниже среднего и потребовалась доставка хлеба из других стран, обнаружился пренеприятный факт нехватки тоннажа и большие задержки в подвозе из-за громадных расстояний. Для Франции, Бельгии и Англии, потребности которых в ввозе повысились во много раз, наступил продовольственный кризис. Население Франции и Бельгии было посажено на голодный паек, в Англии дела обстояли не на много лучше и даже Северо-Американские штаты испытывали продовольственные затруднения.

Приведенные факты доказывают ошибочность мнения, что одна Германия бедствовала от голода во время войны, но с другой стороны подтверждают, что лето 1916 г. было наиболее подходящим

временем для начала серьезной подводной блокады нашего главнейшего противника — Великобритании.

2. Страховые премии

Как известно, судоходство и торговля тесно связаны со страховыми премиями. Война, и в особенности подводная, внесла в эту область большие осложнения, из коих первое заключалось в трудности учета действительной опасности и ее оценки при страховании и второе в привлечении необходимых капиталов. В мирное время оба эти затруднения отпадали из-за знакомства с обстоя-



Боевая тревога на подводной лодке, которая должна быстро погрузиться, увидев „охотника за подводными лодками".

тельствами плавания, а также и оттого, что аварии с кораблями были редкостью, а сами корабли дешево расценивались.

Так например, страховая плата на рейсах Англия — Северная Америка равнялась с небольшими колебаниями $^1/_4$% стоимости корабля вместе с грузом. На таких условиях в мирное время могли процветать многочисленные частные страховые общества, получавшие достаточную прибыль и бывшие в состоянии возмещать при авариях убытки.

С момента начала войны условия в корне изменились, вся обстановка перестала поддаваться учету и большинство этих агентств ликвидировалось, а вследствие прекращения страховых премий приостановилось и судоходство. Как только цена на суда и грузы стала повышаться, частные страховые общества не были в состоянии компенсировать их стоимости при авариях, и правительства были вынуждены организовать государственную помощь агентствам, беря на себя часть расходов. Принятыми мерами катастрофа

полного замирания торговли хотя и была устранена, однако страховая плата осталась высокой, иначе государственным банкам пришлось бы нести колоссальные убытки. Под влиянием деятельности наших заграничных крейсеров в начале войны страховой полис поднялся к 8 августа 1914 г. для рейсов между Англией и Северной Америкой с $^1/_4$% до 21% и только когда паника улеглась, вновь понизился до $4^1/_2$% и ниже. Оставаясь некоторое время после уничтожения наших крейсеров на одном уровне, в 4 раза выше довоенных норм, страховая плата вновь стала повышаться под влиянием подводной войны и например в декабре 1916 г. она равнялась 3%, т. е. в 12 раз выше довоенной. Неограниченная подводная война взвинтила ее сперва и даже до 10%, т. е. в 40 раз выше прежнего, затем вновь последовало постепенное снижение и к февралю 1918 г. платили $4^1/_2$%, т. е. в 18 раз больше довоенного. С нейтральных пароходств брался, как правило, несколько больший процент. В общей сложности плата за страхование достигала весьма крупных сумм, главным образом из-за высокой стоимости самих судов и их грузов. Ко всему этому прибавилась еще и необходимость страховать команды коммерческих судов.

3. Фрахт

Вследствие неуклонного уменьшения тоннажа, которому противостояло увеличение количества грузов, а также ввиду сокращения грузооборота торговых судов (нехватка рабочих рук, конвойная система, разгрузка судов в разных портах и пр.), стоимость провоза грузов неимоверно возрастала. Для обуздания грабительских цен всем воевавшим государствам приходилось принимать энергичные меры, вплоть до реквизиции судов. В первую очередь это мероприятие коснулось кораблей собственных наций и в то время как английские и французские суда фрахтовались по правительственному низкому тарифу, нейтральные пароходные общества еще долгое время наживались в 6—7 раз выше нормального. До того, как переходить к оценке положительных и отрицательных сторон государственной регулировки судоходства, приведем несколько примеров нарастания провозных тарифов. Стоимость перевозки 100 фунтов (америк.) хлопчатой бумаги из Америки в Англию была в июле 1914 г. около 1 марки, в сентябре — 1,70 марки, ноябре — 2,10, январе 1915 г.—4,20, январе 1916 г.—12,60 и декабре 1916 г. — 22 марки. В еще большей степени повысилась цена перевозки угля, кофе, риса и пр. и например в конце 1917 г. доставка груза из Сан-Франциско в Австралию и обратно стоила дороже, чем сам перевозящий пароход в 1914 г. Суда, фрахт которых в 1914 г. стоил 25 марок за тонну-месяц, зафрахтовывались в 1917 г. за 50 марок.

Рекордная плата была, однако, за почтовые посылки, и например за пакет из Нью-Йорка в Марсель оплачивали доллар за фунт веса.

4. Стоимость судов

В 1914 г. цены на суда стояли довольно низко. В середине того же года в Англии можно было купить грузовой пароход в 2250 *т* примерно за 400 000 марок. Однотипный же корабль (данные взяты от фирмы, владевшей только определенным типом судов) стоил в ноябре того же года уже 530 000 марок, в январе следующего года 650 000 марок. Это цифры первой половины войны, впоследствии кривая роста цен шла еще более круто вверх. В мирное время постройка купца в Англии обходилась в 120—150 марок за тонну, в начале 1917 г. около 1200, а в 1918 г. свыше 14 000 марок за тонну. Такие цены во всяком случае платили государства при реквизициях строящихся судов. Еще выше расценивались уже плавающие корабли и известны случаи, когда продажная цена после их 10-летней эксплоатации превышала основную оценку в 15 раз. Легко себе представить, какие барыши имели нейтральные пароходства и нет ничего удивительного в том, что многие из них за год больше зарабатывали, чем вся стоимость их основного капитала, что многие голландские и датские общества выплачивали 100% дивиденда и т. п. Все же последствия ненормально вздутых цен ложились на потребителя, страдавшего к тому еще от недостатка тоннажа. Естественно, что все эти болезненные явления, повлекшие за собой повышение цен на предметы первой необходимости, потребовали вмешательства правительств. Таким образом, вопрос заключался не только в помощи страховому делу и его организации (в Англии соответствующий закон был издан за несколько дней до войны), но в первую очередь и в захвате в государственные руки всей морской торговли и судоходства для их правильной эксплоатации и увеличения судостроения. Правительственные меры в области нового судостроения нами уже рассматривались, теперь остается указать еще на некоторые другие функции контроля над самой торговлей и судоходством для обеспечения военных требований и жизненных нужд населения при наличии подводной войны. Британское адмиралтейство мобилизовало с началом войны 25% своего торгового флота для военных целей под воинские и грузовые транспорта, вспомогательные крейсера, госпитали, охранные суда и пр. Такое заранее преднамеченное изъятие по подсчету не должно было повлиять на торговлю Англии и остальных 75% коммерческого флота хватало для обслуживания рынков. Отрицательное явление последней меры вылилось в произвольном повышении фрахтов пароходных компаний, работавших с полной нагрузкой, что в конечном счете не могло не отразиться на благосостоянии населения страны. Отдел торговли (Board of Trade) всячески боролся с этим явлением вплоть до угрозы реквизиций соответствующих судов и ввел систему выдачи разрешений на весь импорт и экспорт, что давало ему некоторую возможность искусственным образом снижать фрахты.

В дальнейшем, когда адмиралтейство и торговый отдел, работавшие тогда еще совместно, продолжали забирать на военные нужды все новые корабли, создалось положение, выгоду от кото-

рого получили исключительно лишь нейтральные пароходства. Ввиду того что английские суда находились под постоянной угрозой реквизиции, торговые фирмы стали избегать их фрахтовать и обратились к услугам нейтрального тоннажа, отчего последний и получал все барыши. Как ни странно в этой спекуляции деятельное участие принимала и Франция, получившая для своих потребностей около 2 миллионов английского тоннажа по сходной цене, но не препятствовавшая своим частным пароходным обществам зарабатывать на той же Англии. Как эти, так и многие другие ненормальные явления торговли и судоходства требовали коренной ломки существовавшего порядка и передачи руководства всей торговой политики в руки правительства. С установлением в Англии с марта 1916 г. лицензий на право вывоза удалось несколько снизить цены на многие товары внутри государства, а дальнейший запрет вывоза целого ряда предметов дал еще лучший результат в борьбе с дороговизной. Однако, все эти полумеры не могли существенно упорядочить судоходство и повысить его производительность, чему еще сильно мешала перегруженность отдельных портов из-за недостатка рабочих рук, кранов, подвижного состава, барж и пр. Британское правительство сознавало, что для восстановления транспорта были необходимы экстраординарные меры, как например расширение пропускной способности портов и считало единственно правильным сосредоточение руководства всеми средствами передвижения и их обслуживания в одних руках. Такое решение привело к созданию министерства судоходства в декабре 1916 г. под управлением сэра Joseph Maclay. Первым делом новый министр ввел закон о запрещении ввоза предметов роскоши, что дало некоторый выигрыш тоннажа для предметов первой необходимости. Затем он в несколько месяцев реквизировал весь британский торговый флот включительно до судов постоянных линий (liners), подчинив таким образом все судоходство одному лицу. Таковая мера привела к более рациональному использованию всего тоннажа, отмене части мало выгодных государству маршрутов и введению новых более важных, чем также достигалась экономия в топливе и тоннаже.

Несмотря на многие положительные стороны, такое решение вопроса о снабжении государства, вызванное подводной войной, имело и свои большие недостатки и роковые последствия. Как известно, дела английских пароходных компаний в годы национализации сильно пошатнулись по следующим причинам: 1) при быстром повышении цен и заработной платы страховые суммы, выплачиваемые государством, равнялись только от $^1/_2$ до $^2/_3$ стоимости вновь строившихся судов; 2) установленные законом фрахты с трудом покрывали все возраставшие расходы компаний, а их ранее приобретенные капиталы были обложены высокими налогами; 3) наконец, с расцветом реквизиций, английские судовладельцы потеряли свои связи с рынками, перешедшими в руки американцев. Все вместе взятое нанесло тяжелый удар английской торговле, косвенной причиной чему послужила деятельность наших лодок.

В США влияние правительства в лице Управления судоходством

(Shipping Board) на морской транспорт началось лишь через $2^1/_2$ года после начала войны. В задачу Shipping Board вошло не только строительство и закупка судов, но в круг его обязанностей входило также регулирование всего судового движения, фрахта и т. п. С июня 1917 г., получив увеличение ассигновки до 500 миллионов долларов, это учреждение могло значительно расширить свою деятельность. Прежде всего были забраны строящиеся и заказанные суда общим тоннажем в 2 миллиона тонн (август 1917 г.) и приступлено к усиленной постройке и покупке новых. Следующий шаг привел, по примеру Англии, к реквизиции всех судов свыше 2500 *т* с той только разницей, что государство их хорошо оплатило (от 5,75 до 10,5 долларов за тонну), а суда меньшего тоннажа были оставлены владельцам. Поэтому в Америке не было такого подавленного настроения у судовладельцев, как в Англии, тем более, что за предшествовавшие годы они отлично заработали. Ввиду того что после проведения в жизнь указанных законов, многие суда прибрежного плавания перешли на более выгодные океанские рейсы, американское правительство допустило к каботажному плаванию у своих берегов суда других национальностей; только много позднее, в феврале 1918 г., малым американским судам было приказано вернуться к прибрежному плаванию вплоть до берегов Вест-Индии. По английскому образцу нейтральные суда принуждались, за право получения угля, к определенным рейсам по сниженным фрахтам. Вскоре после этого американцы перешли к реквизиции нейтральных судов, как например 1 милл. тонн голландского тоннажа в марте 1918 г., однако сумев задобрить заинтересованные государства высокой оплатой этих транспортов, обещанием их возврата и повышением норм ввоза. Голландия, например, получила лишние 100 000 *т* продовольствия за вынужденную уступку своего торгового флота.

Далее, в порядке принуждения, был переброшен тоннаж в 150 000 *т* из портов Великого океана в порты Атлантического, предоставив Японии полное обслуживание первого. Также большинство озерных пароходов было переведено на побережье Атлантического океана, причем транспорт некоторых из них производился по частям в разобранном виде. 400 000 *т* французских стальных шхун были выменены на половинное количество американских пароходов.

Для покрытия некомплекта команд был образован союз помощи флоту, который организовал школы для обучения добровольцев морской службе торгового флота. Можно изумляться кипучей деятельности и энергии американцев, но и у них в деле судоходства получались большие минусы.

По американским записям, грузооборот морского транспорта конца 1917 г. и начала 1918 г. упал до 50% довоенного. Частично виной такого падения производительности послужило также отсутствие единого руководства, так как в Соединенных штатах, кроме Управления мореходством, в это дело вмешивались еще военное и морское министерства, что привело к большим недоразумениям, в виде перегруженности транспорта и закупорки портов. В портах

часто наблюдался то простой железнодорожного транспорта, то морского.

Нередки были также случаи, когда корабли не получали своевременно угля, а уголь не мог быть доставлен из-за перегруженности другими грузами железных дорог. За один день (в январе 1918 г.) в Нью-Йорке число груженых вагонов достигло 7000 шт., в шести других атлантических портах общей суммой 41 000, а в то же время в Нью-Йорке стояло 213 пароходов, дожидавшихся угля. Вообще в январе 1918 г. американский морской транспорт переживал наиболее серьезный кризис, усугубившийся еще более требованием английского министерства продовольствия о дополнительной доставке пшеницы.

Полнейшую картину хаоса представляли собой французские порты, набитые беспрерывным потоком грузовых и войсковых транспортов. Для спасения положения, в Америке был образован комитет контроля мореходства, устранивший предшествовавшее троевластие; подобный же комитет предполагался и для регулирования морского транспорта союзников в Америке. Также с февраля 1918 г. при отделе судоходства было организовано бюро статистики с целью выявить необходимость ввоза и вывоза тех или иных товаров и их количества. Как уверяют, результаты работы этого бюро дали экономию в 1,5 милл. тонн тоннажа. Для подобной работы были в марте 1918 г. откомандированы представители этого бюро во все столицы стран, ведущих с США торговлю, а для производства запрещенных к импорту предметов была привлечена отечественная промышленность. Наконец, опять же в целях экономии тоннажа, были приняты меры к улучшению и уменьшению упаковок вывозимых продукций, более плотная прессовка хлопка и пр. В марте 1918 г. централизация управления достигла своего апогея с образованием в Лондоне высшего совета по вопросам морского транспорта (Supreme Shipping Council). Этот интернациональный совет ведал распределением всего мирового тоннажа, соответственно нуждам всех стран Антанты. На исход войны последняя мера вряд ли повлияла, ввиду ее скорого окончания. Создается впечатление, что основной целью всех организационных мероприятий как Великобритании, так и Америки было создание из морского транспорта мощного оружия в руках правительства на подобие армии и военного флота и следует отдать должное, что в этом направлении были достигнуты большие результаты.

Больших успехов также добилась Америка, пользуясь затруднениями Англии и захватившая в свои руки мировую торговлю.

Как нами уже указывалось, монополия государства в обширной области трансатлантической торговли и судоходства, кроме положительных сторон, имела и свои теневые. Как Англия, Америка, так и остальные страны безусловно ввели монополию государства в области торговли, транспорта и судостроения не по своей доброй воле, а были вынуждены к этому подводной войной.

Этот конкретный вывод для нас наиболее ценен и указывает на то громадное влияние, которое имела подводная война на тор-

говлю наших противников и снабжение их стран продовольствием. Влияние подводной войны и противомеры, принятые врагами в их внешних явлениях, нами достаточно освещены, обратимся теперь еще несколько к явлениям внутреннего порядка.

В последние два года войны прекратилась вовсе продажа австралийской и ново-зеландской шерсти, также иссяк и экспорт угля из этих стран. Движение судов в Суэцком канале упало в 1915 г. на 24%, а в 1917 г. оно понизилось по сравнению с 1915 г. еще на 50%, составляя в общем не более 40% довоенной нормы. С 1917 г. в Аргентине вместо угля топливом служил маис из-за отсутствия импорта первого и экспорта второго. Вывоз северо-американского угля фактически сошел на-нет и одна только Италия получала его в ограниченном количестве. В Австралии к 1918 г. все зернохранилища и элеваторы были забиты зерном. Много миллионов центнеров пшеницы ссыпалось под открытым небом; в одном месте между заполненными мешками был насыпан целый мол из пшеницы 16 километров длиной и по 5 метров высоты и ширины. Неизбежно появились громадные стаи мышей, среди которых свирепствовал мор; болезнь (Ringwurm) перешла также и на людей, привлеченных к борьбе с грызунами. Хлопчатобумажная промышленность Англии пришла в такой упадок, что например британский флот стал снабжаться флагами бумажной выделки, в то время как наши корабли до самого конца носили флаги из лучших материалов. Известны также факты, что английские караулы в Скапа-Флоу неоднократно выпрашивали себе от наших команд хлеба из-за его более высокого качества, нежели их собственный.

Все эти явления объясняются исключительно недостатком тоннажа и, если ограничения в сообщениях с отдаленными странами (Австралия, Индия, Южная Америка и др.) исходили от самих правительств, то первопричиной такого ограничения являлась работа лодок, уничтожавших необходимый тоннаж. Наилучших результатов мы были в праве ожидать от подрыва продовольственного снабжения населения вражеских стран и введения системы пайков.

Так на самом деле действие подводной войны сказывалось примерно в той же степени, как голодная блокада в Германии, временами даже в более сильной степени по крайней мере в западноевропейских странах. Разница с нашим положением заключалась лишь в том, что результат лодочной блокады недостаточно долго длился, вследствие ли нашего опоздания с моментом начала неограниченной подводной войны, либо же с ее слишком ранним прекращением.

Положение противников в 1918 г. отлично характеризуется речью Ллойд Джорджа (осень 1920 г.): «Если бы немцы несколько раньше использовали силу своего подводного оружия, существование британской империи стало бы под знак вопроса», или статья «Манчестер Гардиан» от 4 июня 1919 г.: «Если бы Германия с самого начала повела подводную войну с достаточной энергией, Англии пришлось бы капитулировать», или, наконец, статья лорда Черчиля в «Sunday Picttorial» от 12 января 1919 г.: «Имею ли я

право сказать? Мы только, только благополучно вывернулись! Успех нашей победы висел на тончайшем волоске! Еще несколько усилий и подводная война принудила бы нас голодом на беспрекословную сдачу». На то, что Антанта и в военном отношении выбивалась из сил, указывает лорд Фишер и доказывается вялым преследованием наших армий при их добровольном отходе в конце войны. Но германский народ не хотел или не мог больше сражаться.

Отдел VIII

ДВА ВАЖНЫХ ВОПРОСА ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

Противниками подводной войны, которым волей-неволей пришлось признать ее реальные возможности, обычно выдвигаются два аргумента против ее применения. Они утверждают, что, во-первых, подводная война, а в особенности неограниченная, жестока и бесчеловечна и, во-вторых, что выступление Америки явилось следствием неограниченной подводной войны.

1. Была ли подводная война бесчеловечна?

Как известно, война есть продолжение политики иными средствами и, так как эти средства применяются для разрушения и уничтожения, она, безусловно, по своей природе жестока и бесчеловечна. Из этого общего правила, конечно, не может быть исключена и подводная война.

Здесь, однако, поставлен вопрос — выходит ли подводная борьба из обычных рамок войны, правда ли, что способ ее ведения отличается особым варварством и жестокостью?

Мы должны смело ответить полным отрицанием.

Клаузевиц в своем «Учении о войне» говорит: «Война это акт насилия, в применении которого нет границ» и далее «ошибки, допущенные из добродушия, — наивреднейшие».

«Вот они эти проклятые идеи наших милитаристов, против которых мы боролись!» — раздаются голоса немецких пацифистов. В таком случае послушаем, что неоднократно проповедует лорд Фишер в своих «Воспоминаниях», чтобы надежней вбить в головы своих соплеменников определенную идею.

«Война — концентрация мощи (essence of violence). Мягкосердечие во время войны — глупость. Бей первым, бей крепче, бей как можно сильней и дольше».

Наши гуманные мечтатели должны признать, что, имея дело с противником, проникнутым таким учением, ничего не сделаешь примирительной политикой и кротостью.

Они должны понять, что война нами проиграна именно из-за того, что мы не следовали законам войны. Что же касается в частности подводной войны, имеются свидетельства многих авторов лагеря наших врагов, подтверждающих правильность принципов такой войны.

Еще во время войны, например, лорд Фишер написал открытое

письмо адмиралу Тирпицу (опубликовано в его книге в 1919 г.) с обращением «Dear old Tirps» (дорогой старый Тирпс), которое содержит в себе признание, что Тирпиц единственный германский морской офицер, понимавший цели войны и, что он, т. е. Фишер, ни в какой мере не обвиняет адмирала из-за подводной войны, инициатором которой он считает Тирпица: «Я бы точно так же поступил, только наши идиоты в Англии не хотят этому верить».

Из первого отдела нашего труда явствует, что начали немцы подводную войну в ответ на установление Англией голодной блокады Германии. В настоящее время не секрет, что применение метода измора было разработано Антантой и в частности английским планом войны задолго до ее начала. Доказательством тому служит точность и продуманность всех нужных для этой цели мероприятий, принятых британским адмиралтейством как непосредственно до начала войны, так и сразу после ее возникновения; весьма показательно также стратегическое развертывание британского флота. Опираясь на Скапа-Флоу, «Grand Fleet», совершенно очевидно, не мог иметь намерения вступить в бой с германскими морскими силами, также он не мог служить защитой восточного побережья Англии, подтверждением чего являются события военных действий. С другой стороны, расположение флота в Скапа-Флоу с дополнительным заграждением Английского канала как раз соответствовало плану отрезания Германии от всех морских торговых путей и отвечало основной идее плана войны. Целям торговой блокады соответствовали также все дальнейшие мероприятия английского правительства: минное заграждение перед восточным выходом Канала (2 октября 1914 г.), объявление Северного моря военной зоной (2 ноября 1914 г.) и извращение лондонских постановлений новыми Orders in Council от 20 августа и 29 октября 1914 г. Отсюда видно, что начатая нами лишь в феврале 1915 г. подводная война была актом самозащиты и все утверждения, что Англия ввела голодную блокаду в ответ на подводную войну — сплошная ложь. Само собой разумеется, что нам было бы более по сердцу вести с 1915 г. подводную войну по всем установленным правилам, т. е. исключительно по призовому праву, но это было невыполнимо, вследствие английских секретных инструкций об использовании нейтральных флагов и т. п. Повторение той же картины мы видим весной 1917 г. при начале беспощадной подводной борьбы. Планомерное изнурение немецкого гражданского населения полной изолированностью от нейтральных стран настолько усилилось, что мы вынуждены были либо принять самые энергичные противомеры, либо сдаться на милость победителя.

Неоднократно наше правительство изъявляло готовность приостановить подводную войну при условии возвращения Англии к лондонским постановлениям. Если даже признать, что подводная война в том виде, как она нами велась, унесла больше жертв, чем могло бы иметь место при других условиях, то эта вина падает не на нас, а на инициаторов голодной блокады, т. е. на составителей английского плана войны. Когда приходится читать в английских книгах, что британские офицеры в аналогичной обста-

новке наших лодочных командиров выполнили бы боевые приказы с лучшим успехом, но с большей гуманностью, приходится только удивляться лицемерию этих авторов. Доподлинно известно, что в тех случаях, когда представлялась возможность (Мраморное море, побережье Далмации и Балтийское море) английские лодки действовали без всякого зазрения совести, зачастую даже нарушая нейтралитет. Так например, в октябре 1915 г. в шведских территориальных водах были торпедированы 4 германских парохода, не обладавших к тому же вооружением. В Мраморном море топились без предупреждения как почтовые, так и пассажирские пароходы, среди них госпитальное судно «Маделен Рикмерс» (100 раненых на борту). То же творилось в Адриатике, а 8 марта 1916 г. у Далматского побережья было дважды днем атаковано госпитальное судно «Электра» французской лодкой. Все приведенные случаи падают на 1915 и 1916 гг., т. е. до объявления нами неограниченной войны. Особо можно подчеркнуть случай потопления (без предупреждения) турецкого пассажирского судна «Стамбул» 5 мая 1915 г. английской лодкой. Это событие произошло ровно за 2 дня (7 мая) до гибели «Лузитании»; всем еще памятен тот вой и скрежет зубовный, поднявшиеся вокруг гибели английского корабля, о «Стамбуле» же вообще не упоминали. Наличие целого ряда инцидентов, острота которых могла бы быть смягчена отсутствием противолодочной обороны в Балтике, Адриатике и Мраморном море, отнимает всякое право наших врагов жаловаться на жестокость германских командиров-подводников. Наоборот, последние где и как только могли предоставляли время командам для оставления своих судов, снабжали их провизией, буксировали шлюпки под берег и даже иногда, несмотря на тесноту в помещениях, брали к себе на лодки до передачи на нейтральные пароходы. В наших архивах хранятся многие свидетельские показания о гуманности немецких моряков и, если в последний период войны наши лодки не имели возможности всплывать днем и оказывать помощь из-за противолодочной обороны, то это во всяком случае не вина наших командиров. Но ведь мы топили госпитальные суда? Да и даже целых 3 без достаточно веских оснований, по отзывам Адмирал-штаба, а обстановка гибели четвертого не выяснена из-за потери лодки. Германское правительство вынуждено было дать санкцию на атаки пловучих госпиталей в районе Английского канала в ответ на непрекращавшиеся воздушные налеты и обстрелы наших лазаретных поездов и даже самих госпиталей глубокого тыла, несмотря на их отличительные знаки. Такого рода действия, собственно говоря, давали право на снятие неприкосновенности со всех неприятельских судов Красного Креста, тем более что одна только угроза поставила бы противника в тяжелые условия, в особенности на Средиземноморском театре. На такой решительный шаг правительство наше, однако, не решилось и ограничилось одними минными постановками вне пределов Канала. По всем данным, 2 из погибших госпитальных судов подорвались на этих минах, 3 или 4 остальных утопления лазаретов лодками надо признать неправильными. Нам не пришлось про-

верить, сколько из этих случаев следует причислить к возможным на море ошибкам из-за мглистой погоды, ночного времени и пр. и сколько к умыслу, так как расследовать до конца удалось всего лишь один случай. Если в отдельных случаях и был злой умысел, то имело место неповиновение самих командиров. Объясняется оно не только озлоблением по поводу инцидента с «Баралонгом» и истязанием пленных подводников и т. п., но также уверенностью об использовании госпитальных судов по совершенно иным целям нашими врагами. Мы постоянно получали сведения как от агентов, так и от военнопленных о недопустимых проделках с красным крестом, да и кроме того загруженность госпитальных судов доказывала, что они вместе с больными или вместо них возили и другие контрабандные грузы. [1]

Широкой известностью пользуется один судебный процесс (атака госпитального судна на основании полученных донесений), который под давлением Антанты разбирался в Имперском суде в Лейпциге и закончился приговором двух «подсудимых» подводников. Жестокую критику этого решения суда следует прочесть в брошюре D-r W. Hofacker (Лейпцигские военные процессы, изд. в журнале «Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft, том 43, 1922 г.). Во всяком случае атака лодкой госпитального судна означает не больше, чем обстрел полевого лазарета или поезда Красного креста, случаи обычные в военной практике наших противников и не вызывавшие какого-либо заметного негодования.

Нам остается еще осветить вопрос, какое количество жертв унесла подводная война, и тут мы увидим, что число их не так уж велико, если принять во внимание те цели, которые она преследовала. По данным «Marine Engineer» всего жертв подводной войны круглым счетом 30 000 человек, из коих около половины моряков английского торгового флота. Другая половина — служащие иностранных коммерческих флотов и небольшое число пассажиров. Последние достойны сожаления, однако эти люди в погоне за своей выгодой должны были считаться с опасностью; что же касается путешественников, совершавших поездки иногда даже со своими женами и детьми через запрещенные зоны, то таких людей следует признать преступно легкомысленными. Уже одна минная опасность должна была их удержать от ненужного риска.

Но что вообще означает число 30 000 и среди них минимальное количество непричастных к войне. Война на суше поглотила несравненно большее количество частных граждан, не успевших бежать из своих разоренных гнезд и ставших жертвами ужасов войны.

Что значат 30 000 по сравнению с теми массами погибших, вследствие английской голодной блокады в Германии. Официальная статистика министерства народного здравия показывает, что за время войны, как результат блокады, умерло в Германии на 763 000 человек больше, чем обычно. За один 1917 г. смертность от туберкулеза повысилась на 30 000 человек по сравнению с 1913 г. Следова-

[1] Подробности смотри у Lützow — Злоупотребления, применяемые англичанами с госпитальными судами во время мировой войны.

тельно блокада за один год уничтожила больше людей: женщин, детей и стариков, нежели подводная война за все 4 года. Припоминая пережитые ужасы блокады, погубившей множество невинных жизней, казалось бы пора прекратить клевету о жестокости и варварстве подводной войны, тогда как эта война была единственным средством, которое могло нас спасти от пыток голода.

2. Выступила ли бы Америка против Германии при отсутствии неограниченной подводной войны?

Ответ на этот вопрос, задаваемый так часто в Германии, как будто дается самим фактом разрыва Америкой дипломатических сношений с нами вскоре после начала неограниченной подводной войны. И все же основная причина выступления Америки лежит, конечно, не в том, что мы прибегли к более суровым методам борьбы, а в том, что весной 1917 г. положение Англии сделалось критическим и она была близка к гибели.

Выяснение такого факта должно было привести Соединенные штаты к войне, не считаясь с тем или иным поводом. Действительно, подводная война была причастна к тяжелому положению Англии, но так же, как и другие успехи германского оружия, как например разгром Румынии, победы на западном фронте и др.

Во всяком случае Вильсон усматривал в положении Англии большую опасность и следовательно счел нужным вмешаться, так как он задолго до того уже принял решение поддерживать эту страну и не допускать победы Германии. Причины такой политики кроются как в финансовой заинтересованности Америки в победе Великобритании, так и в политической и личной симпатии Вильсона к этой стране. По настоянию Вильсона германский заем в Америке был отвергнут, как нарушавший ее нейтралитет и одновременно с этим он же добился права снабжать Антанту военным снаряжением и подготавливал постепенно почву к вооруженному выступлению США. Если среди наших пацифистов и демократов были еще лица, считавшие Вильсона за тайного друга Германии, который против своей воли должен был выступить, то они такого мнения придерживались лишь оттого, чтобы не сознаться в своей грубейшей ошибке.

Лучшую характеристику бывшего президента, как человека и политического деятеля, мы имеем по оценке его личного секретаря Tumulty, который, хотя и неполностью, но все же кое в чем проговаривается в своих воспоминаниях о политике Вильсона за время мировой войны. Тумулти рассказывает, как президент сразу после выборов (1912 г.) был заинтересован идеей войны в Европе. Безусловно, он уже и тогда имел в виду Германию, что также подтверждается известной речью коммодора Симса, будущего адмирала, о «последней капле крови и последнем долларе», произнесенной в Англии. Уже в те времена существовало устное соглашение между обеими англо-саксонскими странами на случай войны (доказательства профессора Koher). В начале 1916 г. Вильсон обратился к бастовавшим в Америке железнодорожникам со следую-

щими словами: «Разве вам неизвестно, что забастовкой вы нарушаете доставку военного снаряжения союзникам и что они сражаются как за свое, так и за наше благо». Весной того же года при своей поездке на запад, где общественное мнение было сильно возбуждено против Англии из-за ее торговой политики, Вильсон совершенно открыто заявил о том, что он никогда не допустит враждебных действий против Англии.

Из всего приведенного можно смело сделать вывод, что уже тогда, т. е. за год до начала подводной войны, Вильсон принял совершенно определенное решение встать на сторону врагов Германии.

С первого же дня войны Англия была для Вильсона все, Германия ничто и его решение помочь первой в решительный момент совершенно не зависело ни от случая с «Лузитанией», ни от методов ведения подводной войны. Первые его открытые шаги в этом направлении совпали с уходом Бриана, пытавшегося стать посредником мира и ушедшего вследствие разногласий с Англией по данному вопросу. Вильсон, громогласно заявив о полном нейтралитете, запретил денежную помощь Германии и предоставил с другой стороны в распоряжение союзников военную промышленность своей страны, допустил далее франко-британскую пропаганду в Америке, так как последняя могла подготовить американское общественное мнение в пользу войны. Когда наконец этот момент наступил, он обратился к Тумулти со следующими словами: «Я предвидел такой исход с первого же дня войны и не мог только раньше выступить, пока мне этого не разрешил весь народ». Летом 1919 г. припертый сенатором Mc. Cumber он должен был сознаться, что, по его убеждению, США должны были принять участие в войне независимо от неограниченной подводной войны.

Нам кажется, что приведенные факты достаточно ярко доказывают тем, кто до сего времени не мог еще разобраться в истинных чувствах Вильсона к германскому народу, что не подводная война, а исключительно только политика президента толкала Америку в общую бойню.

Последним аргументом в пользу Вильсона защитники его могут, пожалуй, привести процесс Erzberger-Helferich, на котором выступавший свидетелем граф Бернсторф клялся в том, что Вильсон до 31 января 1917 г. оставался нашим доброжелателем. В доказательство противного приведем еще следующий факт из американского источника (газета «Die neue Zeit.», Чикаго 16.2.24). Летом 1915 г., следовательно за 2 года до начала неограниченной подводной войны, Вильсон вел переговоры с некиим нью-иоркским банкиром Барух в Вашингтоне и что последнему удалось убедить президента о «необходимости США принять участие в мировой войне». Тогда же Вильсон предложил банкиру проработать детально этот вопрос. Ранней весной следующего года Барух получил задание президента во главе тайной организации заняться закупкой нужных для большой заокеанской войны военных материалов и подготовить транспортные средства. Это было ровно за 8 месяцев до 31 января 1917 г.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Таблица 1

Номера подводных лодок	Дата заказа (месяц, год)	Вступление в строй (месяц, год)	Водоизмещение: надводное	Водоизмещение: подводное	Торпедное или минное вооружение: торпеды: надводн. аппараты	торпеды: подводн. аппараты	торпеды: калибр в см	мины: в надстройке	мины: в прочном корпусе	мины: колич. мин	Артиллерия в см	Дальность плавания: надводная: морск. мили	Дальность плавания: надводная: узлы	Дальность плавания: подводная: морск. мили	Дальность плавания: подводная: узлы	Скорость хода: надводная	Скорость хода: подводная	Время погружения в сек.	Мощность машин: надводная л. с.	Мощность машин: подводная электромоторы л. с.	Экипаж: офицеры	Экипаж: команда
3—4	8.07	5 и 7.09	420	510	—	2 В[1] 2 Н[2]	6 : 45	—	—	—	1 : 5	3000	9	55	4,5	11,5	9,5	60	2 × 200	2 × 505	3	19
5—12	4.08	7.10—8.11	500	620	—	2 В 2 Н	6 : 45	—	—	—	1 : 5	3400	8,6	80	5	14,2	8,1	65	4 × 225	2 × 580	4	24
13—16	8.09	12.11—4.12	540	635	—	2 В 2 Н	6 : 45	—	—	—	1 : 5	1920	14,8	90	5	15	10,7	40	2 × 350 и 2 × 250	2 × 550	4	24
17—18	5.10	11.12	560	690	—	2 В 2 Н	6 : 45	—	—	—	1 : 5	1210	13,5	75	5	15	9,5	70	4 × 350	2 × 550	4	24
19—22	11.10	7.13—11.13	650	840	—	2 В 2 Н	9 : 50	—	—	—	1 : 8,8 или 1 : 10,5	5200	8	80	5	15,5	9,6	75	2 × 850	2 × 550	4	35
23—26	3.11	9.13—5.14	670	860	—	2 В 2 Н	9 : 50	—	—	—	2 : 8,8	5020	8	85	5	16,8	10,3	84	2 × 900	2 × 550	4	35
27—30	2.12	5.14—8.14	680	870	—	2 В 2 Н	10 : 50	—	—	—	2 : 8,8	5520	8	85	5	16,7	9,9	45	2 × 1000	2 × 550	4	35
31—41	6.12	9.14—2.15	680	870	—	2 В 2 Н	6 : 50	—	—	—	1 : 10,5	4440	8	80	5	16,5	9,5	50	2 × 925	2 × 550	4	35
42 Подводная лодка Fiat	?	Не сдана	690									1500	18	24	8	18	10	30	2 × 1250			
43—50	7.13—8.14	4.15—7.16	720	940	—	4 В 2 Н	6 : 50	—	—	—	1 : 10,5	4840	8	51	5	15,2	9,3	?	2 × 1000	2 × 550	4	35
51—56	8.14	2.16—6.16	720	902	—	2 В 2 Н	8 : 50	—	—	—	1 : 10,5 1 : 8,8	5260	8	55	5	17	9,2	?	2 × 1100	2 × 550	4	35
57—62	10.14	7.16—12.16	780	950	—	2 В 2 Н	7 : 50	—	—	—	1 : 10,5 1 : 8,8	5800	8	50	5	16,5	8,5	?	2 × 1100	2 × 550	4	35
63—65	3.15	3.16—5.16	810	930	—	2 В 2 Н	8 : 50	—	—	—	1 : 10,5	6620	8	60	5	16,6	9,1	?	2 × 1100	2 × 550	4	35
66—70	?	7.15—9.15	810	930	—	4 В 1 Н	12 : 45	—	—	—	1 : 10,5	3980	8	115	5	16	10,6	?	2 × 1150	2 × 630	4	35
71—80	1.15	10.15—6.16	750	830	1 В 1 Н		4 : 50	—	2 Н	36	1 : 10,5	4610	7	83	4	10,6	8	40	2 × 450	2 × 450	4	35
81—86	6.15	8.16—12.16	810	950	—	2 В 2 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 10,5 1 : 8,8	7630	8	56	5	16,8	9,1	?	2 × 1200	2 × 550	4	35
87—92	6.15	2.17—10.17	760	1000	—	4 В 2 Н	12 : 50	—	—	—	2 : 10,5	7660	8	56	5	15,6	8,6	45	2 × 1200	2 × 550	4	35
93—98	9.15	2.17—5.17	850	1000	—	4 В 2 Н	16 : 50	—	—	—	1 : 10,5 1 : 8,8	3800	8	50	5	16,8	8,6	45	2 × 1200	2 × 550	4	35

[1] В (*Bug*) — носовые торпедные аппараты.
[2] Н (*Heck*) — кормовые » »

Продолжение

Номера подводных лодок	Дата заказа (месяц, год)	Вступление в строй (месяц, год)	Водоизмещение		Торпедное или минное вооружение						Артиллерия в см	Дальность плавания				Скорость хода		Время погружения в сек.	Мощность машин		Экипаж	
					торпеды			мины				надводная		подводная								
			надводное	подводное	надводн. аппараты	подводн. аппараты	калибр в см	в надстройке	в прочном корпусе	колич. мин		морск. мили	узлы	морск. мили	узлы	надводная	подводная		надводная л. с.	подводная электромоторы л. с.	офицеры	команда
99—104	9.15	3.17—8.17	750	950	—	2 В 2 Н	12 : 50	—	—	—	1 : 10,5 1 : 8,8	4080	8	45	5	16,5	8,8	45	2 × 1200	2 × 550	4	35
105—114	5.16	7.17—6.18	800	1000	—	4 В 2 Н	16 : 50	—	—	—	1 : 10,5 1 : 8,8	3900	8	50	5	16,4	8,5	45	2 × 1200	2 × 550	4	35
115—116	9.16	Не сдана	880	1230	—	4 В 2 Н	13 : 50	—	—	—	1 : 10,5	5860	8	35	4,5	16	8,5	30	2 × 1200	2 × 550	4	35
117—121	5.16	3.18—8.18	1160	1510	—	4 В	24 : 50	—	2 Н	42	1 : 15	6080	8	60	4,5	14,7	7,1	30	2 × 1200	2 × 600	4	36
122—126	5.16	5.18—10.18	1160	1470	—	4 В	12—22 : 50	—	—	до 48	1 : 15	5520	8	60	4,5	14,7	7,1	30	2 × 1200	2 × 600	4	36
127—130	5.16	Не вступила в строй	1220	1650	—	4 В	14 : 50	—	—	—	1—2 : 15	2780	8	50	4,5	18	8,5	30	2 × 1700	2 × 890	4	42
131—134	5.16	То же	1160	1530	—	4 В	14 : 50	—	—	—	1—2 : 15	2780	8	50	4,5	18	8,5	30	2 × 1700	2 × 890 и еще 300-киловаттный для зарядки	4	42
135—138	5.16	6.18—8.18	1180	1530	—	4 В	14 : 50	—	—	—	1 : 15	2780	8	50	4,5	18	8,5	30	2 × 1700	2 × 890	4	42
139—141	8.16	3.18—6.18	1930	2480	—	4 В	19 : 50	—	—	—	2 : 15	4000	8	53	4,5	17,7	8,1	30	2 × 1750	2 × 890 и еще 300-киловаттный для зарядки	6 Призовая команда 1	56 20
142—150	11.16	Не вступила в строй	2160	2770	—	4 В	19 : 50	—	—	—	2 : 15 2 : 8,8	5400	6	70	4,5	17,5	8,5	30	2 × 3000	2 × 1300 и еще 300-киловаттный для зарядки	6	56
151—157	2.17	5.17—2.18	1510	1870	—	2 В	18 : 50	—	—	—	2 : 15 2 : 8,8	13130	5,5	65	3	12,4	5,3	?	2 × 400	2 × 400	6 Призовая команда 1	50 19
158—159	2.17	Не вступила в строй 5 лодок от	810	1030	—	4 В 2 Н	14 : 50	—	—	—	1 или 2 : 15	4950	8	55	5	16	9	35	2 × 1200	2 × 550	4	35
160—172	2.17	5.18—10.18	820	1000	—	4 В 2 Н	14 : 50	—	—	—	1 или 2 : 15	2900	8	62	4,5	16,2	8,2	45	2 × 1200	2 × 550	4	35
173—200	6.17—12.17	Не вступила в строй	2130	2780	—	4 В 2 Н	19 : 50	—	—	—	2 : 15	5300	6	70	4,5	17,5	8,5	30	2 × 3000	2 × 1300 и еще 300-киловаттный для зарядки	6 Призовая команда 1	56 20
201—212	12.17	То же	820	1000	—	4 В 2 Н	16 : 50	—	—	—	1 : 10,5	2900	8	60	4,5	16	9	30	2 × 1200	2 × 550	4	35
213—228	5.18—6.18	То же	1380	1880	2 подвижн.	4 В 2 Н	18 : 50	—	—	—	1 : 15	?	?	90	4,5	18	9,5	30	2 × 1750	2 × 890 и еще 300-киловаттный для зарядки	4	42

Продолжение

Номера подводных лодок	Дата заказа (месяц, год)	Вступление в строй (месяц, год)	Водоизмещение		Торпедное или минное вооружение						Артиллерия в см	Дальность плавания				Скорость хода		Время погружения в сек.	Мощность машин		Экипаж	
					торпеды				мины			надводная		подводная								
			надводное	подводное	надводн. аппараты	подводн. аппараты	калибр в см	в надстройке	в прочном корпусе	колич. мин.		морск. мили	узлы	морск. мили	узлы	надводная	подводная		надводная л. с.	подводная электромоторы л. с.	офицеры	команда
229—276	6.18	Не вступила в строй	900	1210	—	4 В 2 Н	12 13 : 50	—		—	1 : 10,5	5860	8	60	4,5	16,2	8,5	30	2 × 1450	2 × 550	4	35
А	?	8.14	270	340	—	2 В 1 Н	5 : 45	—	—	—	1 : 5	950	9,7	76	3,3	14,2	7,3	67	2 × 450	2 × 190	3	18
В 1—17, исключ. В 12	11.14	1.15—5.15	127	142	—	2 В	2 : 45	—	—	—	1 М.—G.	1650	5	45	4	6,7	6	22	1 × 60	1 × 120	1	13
В 12	11.14	3.15	147	161	—	—	—	—	4	8	1 М.—G.	1650	5	45	4	6,7	6	22	1 × 60	1 × 120	1	13
В 18—47	4.15—7.15	11.15—8.16	260	290	—	2 В	4 : 50	—	—	—	1 : 5 или 1 : 8	5700	6	45	4	9,2	5,8	32	2 × 140	2 × 140	2	21
В 48—71	5.16	6.17—11.17	510	650	—	4 В 1 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 8,8 или 1 : 10,5	4200	6	55	4	13,4	7,8	30	2 × 550	2 × 380	3	31
В 72—87	9.16	9.17—12.17	520	650	—	4 В 1 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 8,8 или 1 : 10,5	4000	6	50	4	13,4	7,7	30	2 × 550	2 × 380	3	31
В 88—132	2.17	12.17—7.18	510	640	—	4 В 1 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 8,8 или 1 : 10,5	3500	6	55	4	13,5	7,5	30	2 × 550	2 × 380	3	31
В 133—141	6.17	Не вступила в строй	530	660	—	4 В 1 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 10,5	4240	6	50	4	12,5	7,5	30	2 × 550	2 × 380	3	31
В 142—169	6.17	То же	530	660	—	4 В 2 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 10,5	3400	6	50	4	12,5	7,5	30	2 × 530	2 × 380	3	31
В 170—205	12.17	То же	540	670	—	4 В 2 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 10,5	3700	6	50	4	12,5	7,5	30	2 × 530	2 × 380	3	31
В 206—249	6.18	То же	550	670	—	4 В 2 Н	10 : 50	—	—	—	1 : 10,5	3400	6	50	4	12,5	7,5	30	2 × 530	2 × 380	3	31
С 1—15	11.14	4.15—7.15	168	183	—	—	—	—	6	12	1 М.—G.	850	5	50	4	6,4	5,5	23	1 × 90	1 × 175	1	13
С 16—33	8.15	6.16—9.16	410	490	2 В	1 Н	7 : 50	—	6	18	1 : 8,8	6910	7	55	4	11,5	6,9	40	2 × 250	2 × 230	3	23
С 34—48	11.15	9.16—11.16	420	500	2 В	1 Н	7 : 50	—	6	18	1 : 8,8	7100	7	55	4	11,7	6,9	40	2 × 250	2 × 230	3	23
С 49—79	1.16	11.16—6.17	420	500	2 В	1 Н	7 : 50	—	6	18	1 : 8,8	8000	7	59	4	12	7,2	33	2 × 300	2 × 310	3	23
С 80—118	6.17	16 лодок 7.18—10.18	480	560	2 В	1 Н	7 : 50	—	6	14	1 : 10,5	8200	7	40	4,5	11,5	6,6	15	2 × 300	2 × 310	3	29
С 119—192	12.17	Не вступила в строй	510	580	2 В	1 Н	7 : 50	—	5	14	1 : 10,5	8200	7	40	4,5	11,5	6,6	30	2 × 400	2 × 310	3	29
F 1—92	12.17—7.18	То же	360	380	—	4 Н 1 Н	7 : 50	—	—	—	1 : 8,8	3500	—	64	4	11	7	15	2 × 300	2 × 300	2	28

Таблица 2

КОЛИЧЕСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА КАЖДОЕ 10-е ЧИСЛО МЕСЯЦА

Месяц и год	Крейсерские подводные лодки				Северное море				Адриатическое море				Франция				Балтийское море				Константинополь				Всего			
	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого
Август 1914	—	—	—	—	—	14	4	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	16	4	20
Сентябрь	—	—	—	—	2	18	2	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	2	20	2	24
Октябрь	—	—	—	—	5	11	5	21	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	6	—	—	—	—	8	14	5	27
Ноябрь	—	—	—	—	3	9	9	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	7	—	—	—	—	3	15	10	28
Декабрь	—	—	—	—	3	11	7	21	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	2	7	—	—	—	—	4	15	9	28
Январь 1915	—	—	—	—	3	12	5	20	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6	7	—	—	—	—	4	12	1	27
Февраль	—	—	—	—	—	14	7	21	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	6	—	—	—	—	1	15	11	27
Март	—	—	—	—	6	4	12	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	5	—	—	—	—	6	6	15	27
Апрель	—	—	—	—	6	4	13	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	—	—	—	—	6	5	15	26
Май	—	—	—	—	7	7	11	25	—	—	—	—	—	—	7	7	1	1	1	3	—	—	—	—	8	8	19	35
Июнь	—	—	—	—	7	4	14	25	—	—	—	—	2	8	—	10	1	—	1	2	—	3	—	3 [1]	10	15	15	40
Июль	—	—	—	—	4	8	12	24	—	—	—	—	4	9	—	13	2	1	—	3	—	4	—	4 [1]	10	22	12	44
Август	—	—	—	—	10	2	8	20	—	—	—	—	3	12	—	15	—	5	1	6	—	4	—	4 [1]	13	23	9	45
Сентябрь	—	—	—	—	2	5	8	15	—	—	—	—	5	10	—	15	2	1	1	4	5	2	5	12 [1]	14	18	14	46
Октябрь	—	—	—	—	2	2	7	11	—	—	—	—	2	13	1	16	1	1	3	5	2	3	7	12 [1]	7	19	18	44
Ноябрь	—	—	—	—	1	5	3	9	3	5	5	13 [1]	2	10	1	13	3	2	2	7	—	—	—	—	9	22	11	42
Декабрь	—	—	—	—	—	6	4	10	4	1	3	8	4	8	2	14	—	6	1	7	—	3	2	5	8	24	12	44
Январь 1916	—	—	—	—	—	4	7	11	3	—	5	8	—	13	1	14	1	3	—	4	—	3	1	4	4	23	14	41
Февраль	—	—	—	—	—	2	10	12	2	—	6	8	5	8	1	14	1		2	3	2	1	1	4	10	11	20	41
Март	—	—	—	—	3	3	8	14	2	1	5	8	4	12	1	17	—	2	2	4	2	2	—	4	11	20	16	47
Апрель	—	—	—	—	6	5	6	17	5	1	2	8	6	10	—	16	2	4	1	7	1	3	—	4	20	23	9	52
Май	—	—	—	—	3	4	17	24	—	4	5	9	1	12	—	13	2	2	4	8	1	3	—	4	7	25	26	58
Июнь	—	—	—	—	6	2	19	27	3	1	8	12	3	9	3	15	3	3	2	8	—	3	—	3	15	18	32	65
Июль	—	—	—	—	17	5	9	31	3	—	10	13	6	8	2	16	2	5	2	9	—	3	—	3	28	21	23	72

[1] Средиземноморские военно-морские силы.

Продолжение

Месяц и год	Крейсерские подводные лодки				Северное море				Адриатическое море			
	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого
Август	—	—	—	—	5	9	17	31	7	2	5	14
Сентябрь	—	—		—	3	21	11	35	4	—	8	12
Октябрь	—	—	—	—	8	12	17	37	6	1	7	14
Ноябрь	—	—	—	—	9	6	23	38	7	—	10	17
Декабрь	—	—	—	—	14	4	24	42	7	2	9	18
Январь 1917	—	—	—	—	12	12	21	45	5	—	20	25
Февраль	—	—	—	—	23	6	20	49	5	2	17	24
Март	—	—	—	—	27	4	28	59	6	3	17	26
Апрель	—	—	—	—	21	10	30	61	13	1	11	25
Май	1	—	—	1	18	—	40	58	8	—	18	26
Июнь	1	—	—	1	27	5	28	60	15	—	12	27
Июль	1	—	—	1	20	6	30	56	8	1	19	28
Август	1	—	—	1	25	5	27	57	9	—	18	27
Сентябрь	1	—	1	2	29	6	27	62	9	—	20	29
Октябрь	1	—	1	2	31	6	24	61	13	—	19	32
Ноябрь	1	2	1	4	10	2	43	55	7	1	24	32
Декабрь	3	1	1	5	27	3	26	56	12	1	21	34
Январь 1918	4	1	1	6	16	8	35	59	5	—	28	33
Февраль	4	1	2	7	25	8	22	55	14	1	18	33
Март	6	1	—	7	13	—	42	55	9	—	24	33
Апрель	5	1	1	7	22	—	33	55	9	1	24	34
Май	4	—	4	8	27	—	28	55	16	—	18	34
Июнь	1	3	5	9	15	—	34	49	9		19	28
Июль	4	2	3	9	22	1	33	56	11	—	18	29
Август	5	—	7	12	19	—	39	58	11	—	18	29
Сентябрь	7	—	4	11	22	—	45	67	7	—	23	30
Октябрь	4	—	6	10	30	—	37	67	10	—	18	28

Месяц и год	Фландрия				Балтийское море				Константинополь				Всего			
	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого	в море	в базах	на ремонте и др.	итого
Август	8	7	—	15	1	6	4	11	—	3	—	3	21	27	26	74
Сентябрь	10	8	—	18	4	3	3	10	—	4	1	5	21	36	23	80
Октябрь	—	20	—	20	1	7	3	11	2	1	2	5	17	41	29	87
Ноябрь	7	16	1	24	5	—	5	10	1	3		4	29	25	39	93
Декабрь	13	10	2	25	—	3	7	10	—	1	1	2	24	20	43	97
Январь 1917	3	18	1	22	—	—	8	8	—	2	1	3	20	32	51	103
Февраль	9	22	2	33		—	2	2	1	1	1	3	38	31	42	111
Март	3	33	2	38	—	1	1	2		2	1	3	36	43	49	128
Апрель	8	24	3	35	—	3	—	3	—	2	1	3	42	40	45	127
Май	11	22	2	35	4	2	1	7	—	1	2	3	42	25	63	130
Июнь	13	16	4	33	3	3	2	8	2	—	1	3	61	24	47	132
Июль	11	19	7	37	2	2	1	5	—	—	3	3	42	28	60	130
Август	9	22	4	35	1	3	1	6		—	3	3	45	30	53	128
Сентябрь	16	19	2	37	4	2	—	6	—	—	3	3	59	27	53	139
Октябрь	7	27	1	35	2	4	—	6	1	2	1	4	55	39	46	140
Ноябрь	11	20	5	36	1	1	4	5		—	4	4	30	26	81	137
Декабрь	17	12	5	34	1	—	—	1	—	—	4	4	60	17	57	134
Январь 1918	7	19	4	30	—	—	—	—	1	1	2	4	33	29	70	132
Февраль	7	19	4	30	—	—	—	—	—	—	4	4	50	29	50	129
Март	8	17	4	29	—	—	—	—	1	—	2	3	37	18	72	127
Апрель	8	16	2	26	—	—	—	—		—	3	3	44	18	63	125
Май	8	14	3	25	—	—	—	—	—	3	—	3	55	17	53	125
Июнь	11	9	3	23	—	—	—	—	—	3	—	3	36	15	61	112
Июль	8	11	5	24	—	—	—	—	—	3	—	3	45	17	59	121
Август	10	7	5	22	—	—	—	—	—	3	—	3	45	10	69	124
Сентябрь	7	3	8	18	—	—	—	—	—	2	—	2	43	5	80	128
Октябрь	8	—	5	13	—	—	—	—	2	—	1	3	54	—	67	121

Таблица 3

УСПЕХИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В МИРОВУЮ ВОЙНУ

(в рег. тоннах брутто)

Год и месяц	Потопленные неприятельские коммерческие суда		Потоплен ые коммерческие суда нейтральных государств	
	торпедированы и т. п.	взорвались на минах	торпедированы и т. п.	взорвались на минах
Август 1914 г.	—	3 852	—	17 150
сентябрь	—	4 191	—	5 696
октябрь	866	20 164	—	4 031
ноябрь	2 084	6 500	—	3 420
декабрь	419	15 997	—	16 013
Итого в 1914 г.	3 369	50 704	—	46 310
Январь 1915 г.	17 577	9 839	—	3 181
февраль	22 785	7 954	—	6 514
март	87 691	8 435	1 826	4 564
апрель	32 941	2 068	7 698	13 871
май	96 250	7 875	11 336	23 863
июнь	96 048	12 270	19 243	9 594
июль	83 332	17 737	14 499	5 928
август	157 162	15 642	17 361	6 627
сентябрь	124 881	33 873	5 297	22 738
октябрь	72 522	40 7 7	2 508	8 810
ноябрь	167 889	38 926	6 425	9 032
декабрь	88 719	34 643	3 744	13 982
Итого в 1915 г.	1 047 797	230 019	89 937	128 704
Январь 1916 г.	45 564	12 157	—	15 017
февраль	49 801	89 376	1 266	15 005
март	148 959	46 483	9 473	32 071
апрель	176 995	40 207	12 447	24 590
май	86 673	26 272	17 709	3 835
июнь	81 725	12 311	2 191	22 238
июль	99 162	13 517	5 450	7 023
август	139 124	12 275	28 136	6 279
сентябрь	141 301	51 739	79 424	5 277
октябрь	231 233	77 667	81 434	22 337
ноябрь	177 607	133 136	94 952	21 922
декабрь	204 692	97 302	93 798	25 380
Итого в 1916 г.	1 582 836	612 442	426 280	200 974
Январь 1917 г.	203 751	97 135	104 329	30 908
февраль	505 201	119 672	121 297	25 228
март	484 043	129 186	158 138	29 544
апрель	772 753	146 214	227 447	29 238
май	504 518	106 111	139 967	31 398
июнь	773 078	96 114	131 503	41 386

Продолжение

Год и месяц	Потопленные неприятельские коммерческие суда		Потопленные коммерческие суда нейтральных государств	
	торпедированы и т. п.	взорвались на минах	торпедированы и т. п.	взорвались на минах
июль	564 957	112 361	109 463	25 139
август	587 940	110 920	62 995	26 580
сентябрь	428 026	132 003	40 221	5 497
октябрь	528 562	77 497	43 733	22 503
ноябрь	417 731	102 361	39 860	6 695
декабрь	574 056	103 367	52 928	9 989
Итого в 1917 г.	6 344 616	1 332 941	1 231 881	284 105
Январь 1918 г.	466 943	90 033	39 763	9 967
февраль	455 922	81 382	32 490	18 618
март	581 366	86 061	50 138	20 478
апрель	530 933	93 783	20 186	8 917
май	442 256	93 816	18 2 :5	6 184
июнь	298 471	93 168	30 736	10 185
июль	411 955	87 560	23 180	2 440
август	326 845	83 881	37 884	3 141
сентябрь	306 932	47 836	14 399	2 164
октябрь	167 458	5 000	7 228	5 609
Итого в 1918 г.	3 989 081	762 520	274 269	87 703
Всего в 1914—1918 гг.	12 967 699	2 988 626	2 022 367	747 796
Из них английских	9 366 256	1 328 687		

Всего было потоплено 18 726 982
Из них английских 10 694 943

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Отдел I. **Подводный вопрос до мировой войны**	5
Отдел II. **Подводная война и внешняя политика**	8
Отдел III. **Подводная война с военной точки зрения**	34
1. Ограниченная подводная война (с 22 февраля 1915 г. по 24 апреля 1916 г.)	38
2. Подводная война по призовому праву (с 24 апреля 1916 г. по 1 февраля 1917 г.)	46
3. Неограниченная подводная война (с 1 февраля 1917 г. до осени 1918 г.)	49
Отдел IV. **Противолодочная оборона**	57
1. Глубинные бомбы и бомбометатели	58
2. Гидрофоны	59
3. Воздушные силы	60
4. Суда-ловушки	61
5. Надводные корабли	63
6. Подводные лодки	64
7. Мины и сети	66
8. Вооруженные торговые суда	69
9. Пассивные средства обороны	70
10. Система конвоев	71
11. Новое судостроение	77
а) Англия	78
б) Америка	80
Отдел V. **Методы ведения войны подводных лодок**	84
Отдел VI. **Техника и личный состав**	99
1. Количество лодок и их строительство	—
2. Личный состав и его подготовка	106
3. Вопросы здоровья и санитарного состояния	110
Отдел VII. **Влияние подводной войны**	111
1. Общая оценка	—
2. Страховые премии	113
3. Фрахт	114
4. Стоимость судов	115
Отдел VIII. **Два важных вопроса подводной войны**	120
1. Была ли подводная война бесчеловечна?	—
2. Выступила ли бы Америка против Германии при отсутствии неограниченной подводной войны?	124

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

43192

22